* * *

Eine schmale Broschüre aus dem Jahre 1950, die ein seinerzeit wohl aktuelles Thema umkreist und für jenen von Interesse sein dürfte, der sich noch mit der U-Boot-Waffe der Kriegsmarine beschäftigt, namentlich auch mit Daten und Fakten zu bekannten und gerühmten Kommandanten.

Hier also zu Günther Prien und dem, was „wirklich“ mit ihm war . . .

Das Bändchen taucht praktisch nicht mehr in Antiquariaten auf. Ein einziges war im Angebot - und das zum stolzen Preis von 50,50 Euro . . .

Wie zu erwarten, haben sich auch diverse Beiträger, deren Erkenntnisse auf den allerneuesten Forschungen beruhen, im Wikipedia-Artikel zu Prien geäußert. Dort erhält man den angemessenen Überblick zu dem Mann und seinem Wirken aus heutiger Sicht . . .

Die dort angesprochene Rolle als Propaganda-Figur kann der nachvollziehen, der sich den Beitrag der Ufa-Ton-Woche (später 'Die Deutsche Wochenschau') vom 25. Oktober 1939 anschaut, der in der vorliegenden Sammlung im Ordner mit dem Buchstaben N unter dem Titel *N Anhang U Boot Bericht DW 477 VIDEO* abgelegt wurde.

* * *

WAS WAR NUN WIRKLICH MIT PRIEN?

Dokumente, Augenzeugenberichte und amtliche Unterlaegn aus deutschen und britischen Quellen zusammengestellt

von

Wolfgang Frank

und

Hans Meckel

HANS KÖHLER VERLAG IN HAMBURG

Copyright 1950 by Hans Köhler Verlag, Hamburg 39
Ausstattung: Alf Ebsen
Gesamtherstellung: J. J. Augustin, Glückstadt

Prien ist weder beim Baden ertrunken, noch von einer Feindfahrt nicht zurückgekehrt, sondern er fand als Angehöriger eines Strafbataillons am Wolchow den Tod. Ein mit Prien befreundeter Kapitänleutnant zeigte mir eine Aufnahme, auf der Priens Grabhügel sowie das mit dem Dienstgrad und Namen versehene Kreuz standen. Prien war mit der gesamten Besatzung wegen falscher Angabe und Übertreibung der versenkten Tonnage zu einem Strafbataillon nach dem Osten versetzt worden.

Hellmut Kuckat, Isenbüttel

(Eingesandt in der „Braunschweiger Zeitung" vom 26. 3. 49.)

„. . . Ich führe mein Wissen auf Gespräche mit einem ehemaligen Kapitänleutnant zurück, der im Herbst 44 mit mir bei einem Regiment an der Ostfront stand und der damals als Degradierter vom besagten Strafbataillon zu uns versetzt worden war. Leider sind wir beide später beim Rückzug auseinander gekommen. Durch die schweren hinter mir liegenden Jahre — ich bin vor einiger Zeit erst aus Sibirien zurückgekehrt — ist mir zu meinem Leidwesen sein Name entfallen. . .

Ich weiß, daß Ihnen meine Schilderung mehr als unglaubwürdig erscheinen mag; doch kann ich Ihnen nur versichern, daß es mir wirklich sehr ernst darum ist, ein wenig Licht in diese dunkelsten Ereignisse des letzten Krieges zu bringen. Wie weit mir Glauben geschenkt wird, weiß ich nicht, denn ich kann ja nur mit Ehre und Gewissen die Angaben bezeugen."

(Aus einem Brief des H. K. vom 2. 4. 49.)

* *

„. . . Ende 1944 oder Anfang 1945 erschien in der Tageszeitung der Stadt Chattanoogo, Tennessee, USA, ein Bild mit etwa folgendem Begleittext:

‚Um den Gerüchten entgegenzutreten, unter den fünfundzwanzig geflohenen deutschen Marineoffizieren (über deren Flucht aus einem Gefangenenlager in den vorhergegangenen Tagen berichtet worden war) befinde sich auch der berühmte U-Bootkommandant Günther Prien, teilt die Lagerverwaltung des PW-Camp . . . mit, daß sich der Genannte nicht unter den fünfundzwanzig Entwichenen befand und auch bisher keinen Fluchtversuch unternommen hat. Unser Bild zeigt ihn im Lager.

Ferner wird bekanntgegeben, daß er sich schon seit 1941 in amerikanischer Kriegsgefangenschaft befindet, daß dies aber bisher vor der ganzen Welt geheimgehalten wurde.'

Ich erinnere mich noch gut, wie unsere Barack. auf diese Meldung reagierte: Ein Teil meinte: Also übergelaufen!, ein anderer: Nein, vor der Kriegserklärung an die USA gefangengenommen und interniert! . . ."

(Aus dem Brief des ehemaligen PoW E.W. vom April 1950)

„Man suchte seit 1945 eifrig nach Geheimnissen beim Tode des Kapitänleutnants Prien. Dabei lag sein größtes Geheimnis ganz woanders, nämlich in seiner sensationellen Fahrt mitten hinein nach Scapa Flow. Ich werde Ihnen gleich erzählen, daß Kapitänleutnant Prien dabei nicht — wie Sie alle sicher noch glauben — ein Husarenstück verübte, sondern nach einem Plan verfuhr, den die Deutschen von langer Hand vorbereitet hatten. Mein Buch wird zum erstenmal darüber berichten, daß unsere „Intelligence" seit 1940 diesen Plan und seine Akteure herausgefunden hat, daß ihr Wissen aber bisher geheimgehalten wurde. Hören Sie also das Geheimnis von Scapa Flow:

Auf den Orkney-Inseln in Kirkwall lebte bis zum Oktober 1939 ein schweizerischer Uhrmacher namens Örtel. . . ."

(„Die ungeklärten Fälle" von Jürgen Thorwald, „Revue" Nr. 5 vom 4. 2. 50).

* *

„Was ist nun die Wahrheit über Prien? Wie endete der deutsche U-Bootkommandant wirklich? Wie ist das Zustandekommen der vielen Gerüchte um Prien zu erklären? Welche Tragödie hat sich in jenen Tagen hinter den Kulissen der deutschen Uboot-Stützpunkte am Atlantikwall abgespielt?

Heinz Rippka, damals Oberleutnant z. S., der Prien persönlich kannte, war Augen- und Ohrenzeuge jener Ereignisse, die über Priens Schicksal entschieden; Rippka klärt damit eine dunkle Episode des letzten Krieges auf:

„. . . Schließlich erzählte Prien von seinem Wachoffizier, der von der U-Bootkrankheit befallen worden war: „Ich besuchte ihn vor einer Stunde auf seinem Zimmer. Seine Augen stierten blind auf die nackte Zimmerwand.

‚Bernd', sagte ich entsetzt, ‚was ist mit dir, mein Junge?'

‚Weiße Ameisen', flüsterte er in zerborstenen Lauten. Kaum sah man seine Lippen sich bewegen.

‚Was???!'

‚Weiße Ameisen', wiederholte er.

Es war mir, als schnurre ein rostiges Uhrwerk ab.

‚Ich bin ganz hohl, ich kann nicht leben und nicht sterben — du hast sie mir auf den Hals gehetzt.'

Er machte mit erhobenen Armen zwei, drei Schritte auf mich zu. Doch bevor er mich erreicht hatte, stürzte er zusammen. Jetzt geht es ihm wieder besser. ‚Er ist der tapferste Offizier, den ich kenne', sagte Prien abschließend. ‚Aber kann man mit solchen Leuten auslaufen?'

. . . . . .

Die da oben', sagte Prien erregt, ‚die Macht-Götter, die in einer anderen Sphäre leben, die den Kontakt mit uns verloren haben! Und was wird, wenn wir die verkehrten Götzen angebetet haben? Können wir sie fortjagen? Nein! — Denn wir haben ja nichts mehr zu sagen. Wir sind Schachfiguren geworden, die man widerstandslos hin und herschieben kann.'

‚Herr Kapitän, Sie vergessen sich!'

‚Ach was', rief Prien, gezwungen lustig, ‚wir fahren ja! Fahren gegen Engeland! Wir gehorchen, kennen nichts anderes mehr als gehorchen! Heldentod oder KZ! Was würden Sie wohl wählen als berühmter U-Boot Kommandant?'

. . . . . .

Später kam das Gespräch auf den für morgen festgesetzten Auslaufbefehl. Es gab eine lebhafte Debatte. Bis Prien sich plötzlich an den Chef wandte und langsam sagte: ‚Ich kann nicht — Herr Kapitän — ich kann den Sonderbefehl nicht ausführen — meine Leute. . .'

Er brach hilflos ab und schwieg.

. . . . . .

‚SOS, schwerer Wasserbombentreffer — Wasser schon Mittelschiff, sinken achtern weg, SOS — Achterschiff schon. . .'

Dann war alles aus."

(Aus „Das grüne Blatt" Nr. 17/18 1949).

* *

THE U-BOAT MYSTERY OF SCAPA FLOW

By Burke Wilkinson.

How did Comdr. Günther Prien slip his submarine into the „impregnable" anchorage and torpedo Britain's mighty „Royal Oak"? Where is he now? After nine years, here 's the story of a daring exploit.

The Little Watchmaker of Kirkwall.

(Aus „The Saturday Evening Post" January 8, 1949).

* *

PRIEN STARB NICHT IM KZ!

Das Ende eines alten Märchens.

(Allgemeine Zeitung, Mainz, 8. Juli 1948).

* *

VON FEINDFAHRT NICHT ZURÜCK?

Raeders und Dönitz' Rolle im Fall des U-Boot-Kommandanten Günther Prien.
Der Seddiner Aktenfund.
Dönitz' persönlicher Schuldanteil.

(Aus „Der Morgen" vom 3. 2. 1946.)

* *

WAS WAR NUN WIRKLICH MIT PRIEN?

WER WAR PRIEN?

DER junge Mann wächst uns über den Kopf", meinte grinsend der Maschinistenmaat Spielberg, als wir am 14. Oktober 1939 durch den Rundfunk die Meldung über Priens Scapa-Unternehmung hörten. Spielberg war vor drei Jahren der jüngste Heizer auf U 3, einem Boot der Unterseebootschule in Kiel, und Prien war einer unserer Schüler.

Tag für Tag fuhren wir damals mit Offizieren, Unteroffizieren oder Mannschaften der U-Bootslehrgänge hinaus zu Tauchübungen in die Ostsee. Jeden Tag zwei Stunden Anmarsch und zwei Stunden Rückmarsch — es war ein stumpfsinniges Geschäft.

Aber dann kam ein Lehrgang mit jungen Offizieren, die Leben in den Betrieb brachten. Viele ehemalige Handelsschiffsoffiziere waren darunter, deren bisheriger Werdegang sich wesentlich von dem unsrigen unterschied. Wenn der kleine Leutnant Prien mit den hellwachen Augen von der „christlichen Seefahrt" erzählte, dann stauten sich die wachfreien Männer des Bootes auf der engen Brücke.

Als Schiffsjunge war er mit 15 Jahren zur See gegangen, war auf einem Segelschiff im Atlantik gefahren und hatte so ziemlich alles erlebt, was unserer Ansicht nach zur wahren Seefahrt gehörte. Auch wir hatten unsere Segelschiffszeit, ein Vierteljahr auf der Bark „Niobe" in der Ostsee, aber was war das schon gegen den Atlantik! Auch wir waren draußen gewesen, auf einem Schulkreuzer rund um die Erde gefahren, aber wir fühlten doch: was die dort als Schiffsjungen und Matrosen bei der Handelsmarine erlebt hatten, das war doch etwas anderes.

Prien konnte erzählen, daß einem der Atem wegblieb! Nie werde ich die Geschichte von der Strandung des Vollschiffs „Hamburg" vergessen! Die Diesel tuckerten, leise wiegte sich unser U-Boot in der Ostseedünung, und auf dem Sehrohrbock saß dieses drahtige Kerlchen mit dem pausbäckigen Gesicht und malte uns die Sturmnacht an der irischen Küste so deutlich aus, als wären wir selbst dabei.

Nie ist mir der weite Anmarsch durch die Kieler Bucht so kurz erschienen, wie während der drei Monate, die Prien bei uns fuhr. Der Stoff ging ihm nie aus. Schiffsjunge auf einem Segelschiff, Matrose auf einem Frachter, vierter Offizier auf einem Passagierdampfer, was hatte er da alles erlebt! Sicher waren es nicht alles reine Tatsachenberichte, die er uns da servierte, manchmal „reeste" er, daß das Blech der Turmverkleidung Wellen schlug.

„Na, na, man sollte wohl gerne mit den Beinen an Deck bleiben", meinte mein Obersteuermann, wenn's ihm zu klotzig wurde. Dann verschwand Prien strahlend durch das Turmluk nach unten, um sich vom Obermaschinisten oder Torpedomaaten in die Geheimnisse des U-Bootes einweihen zu lassen. Da waren wir ihm nun wieder über. Aber Prien begriff schnell, worauf es ankam. Er war nicht nur ein ausgezeichneter Seemann, er hatte auch eine schnelle Auffassungsgabe für technische Dinge, ein Gefühl für alles, was mit dem Boot zusammenhing, ohne das es auf einem U-Boot nun mal nicht geht. Ein U-Boot richtig auf Tiefe zu steuern, das ist trotz aller Instrumente eine Sache, die man im Kreuz und in den Beinen haben muß. Man muß instinktiv vorher wissen, ob das Boot nach unten oder nach oben ausbrechen will. Prien hatte diesen Instinkt und war einer der besten Tiefensteuerleiter, die ich je auf meinem Boot gehabt habe.

Nach Abschluß des Lehrgangs wurde Prien Wachoffizier auf einem großen Boot, U 26. — Während wir weiter in der Tretmühle der U-Schule fuhren, ging er hinaus in den Atlantik. Im spanischen Bürgerkrieg wurde das Boot zusammen mit britischen und französischen Kriegsschiffen in der internationalen Neutralitätspatrouille eingesetzt.

Im Winter 1938 holte sich Prien als Kommandant das eigene Boot von der Werft: U 47.

Wieder ging es zu Manövern in den Atlantik. Der ehemalige Kommandant U 26, Korvettenkapitän Hartmann, war Flottillenchef geworden und fuhr als „Parteiführer Blau" mit der Zielschiffkolonne in gewagten Zick-Zackkursen durch die See, um die unsichtbare U-Bootsaufstellung zu verwirren und abzuschütteln. Die Ausguckposten auf der Brücke und im Mast wurden „angespitzt". Sobald ein U-Boot sich sehen ließ, drehte der Verband hart ab. Als es dunkel wurde, glaubte der Verbandsführer alle Boote ausmanövriert zu haben. Da stieg aus dem Dunkel ein rot-grüner Doppelstern, die manövermäßige Markierung eines Torpedoschusses. Hartmann zerquetschte einen Fluch zwischen den Zähnen. Ein aufblitzender Scheinwerfer meldete den Namen des Bootes: U 47.

„Prien! — Na, da bleibt die Blamage wenigstens in der Familie."

Prien hatte, vielleicht zu seinem eigenen Erstaunen, eine Kostprobe von dem gegeben, was in ihm steckte: der Jägerinstinkt, das in keine Regeln und Rezepte zu fassende Gefühl dafür, wo das Wild steht und was es tun wird.

In die nächste große Atlantikübung kam die Nachricht vom Kriegsausbruch. Prien berichtet darüber in seinem Buch: „Mein Weg nach Scapa Flow" (Deutscher Verlag, Berlin 1940):

„Anfang August liefen wir zu einer großen Übung in den Atlantik aus. Es lag schon starke Spannung in der Luft, und manche sahen schwarz und meinten, wenn wir wiederkämen, wäre kein Friede mehr.

Aber im allertiefsten Grunde glaubten wir alle nicht an den Krieg oder wenigstens nicht an einen großen Krieg. Denn der Gedanke, daß die großen Völker sich von neuem zerfleischen sollten, war zu unsinnig.

Und dann kam er doch.

Ich weiß die Stunde noch wie heute. Ich stand mit Endraß oben auf dem Turm. Es war am 3. September morgens um zehn. Ein frischer Nordwest wehte, und die Wellen hatten kleine weiße Bäckermützen auf. Das Boot lief mit halber Fahrt. Die Bugwelle rauschte, und von unten her kam das tiefe, geruhige Brummen der Motoren. Da schreit einer unten im Boot: „Herr Kapitänleutnant!" Und noch einmal, lauter: „Herr Kapitänleutnant!"

Gleich darauf taucht aus dem Turmluk Hänsel auf. Sein Gesicht ist blaß, und er stammelt atemlos, daß sich die Worte überschlagen: „Herr Kapitänleutnant .. .. Sondermeldung ..... Krieg mit England!"

Ich stürze die Leiter hinab. Unten in der Zentrale stehen Spahr und zwei Mann vor dem kleinen braunen Kasten, aus dem jetzt Marschmusik ertönt, in hartem Rhythmus an den Nerven reißend. Sie stehen da mit zusammengepreßten Lippen. Keiner sagt ein Wort.

„Was ist?" frage ich.

„Wird gleich wiederholt, Herr Kapitänleutnant", flüstert Spahr. Die Musik bricht ab, die Stimme des Ansagers:

Hier ist der Großdeutsche Rundfunk! Wir geben eine Sondermeldung des Drahtlosen Dienstes: Die britische Regierung hat in einer Note an die Reichsregierung die Forderung gestellt, die auf polnisches Gebiet vorgedrungenen deutschen Truppen wieder in ihre Ausgangsstellungen zurückzuziehen.

Wenn bis elf Uhr nachts nicht in London eine befriedigende Antwort erteilt wäre, würde England sich als im Kriegszustand mit Deutschland befindlich betrachten.

Es folgte die Verlesung des deutschen Memorandums. Dann setzte ein neuer Marsch ein .....

Wir schweigen. In meinem Kopf beginnt eine Gedankenkette abzurollen, schnell, maschinenmäßig exakt. Krieg! Das bedeutet Krieg nach Prisenordnung. Operationsgebiet nach eigener Wahl.

Der Marsch dröhnt noch immer. Sonst ist es ganz still im Boot. Es ist, als ob alles den Atem anhält und wartet, was nun geschehen wird. Die drei Leute in der Zentrale stehen da und sehen mich an. Ich wende mich zur Karte und winke Spahr heran.

„Kurs 220 Grad, da will ich operieren", sage ich und zeige ihm die Route. Unwillkürlich spreche ich gedämpft. Vorn aber, wo die Freiwache in den Kojen liegt, sagt einer:

„Gnade Gott denen, die so'nen Krieg verschuldet haben....."

Ich klettere langsam wieder hinauf auf den Turm. Endraß und die beiden Posten starren mich voller Spannung an.

„Ja, Endraß, nun ist's doch so weit", sage ich.

„Na, denn wollen wir mal", sagt er ernst...."

Soweit Prien.

Wie jedes Kriegsschiff, das die heimischen Gewässer verließ, hatten auch die U-Boote einen versiegelten Umschlag mit Befehlen für den Kriegsfall an Bord. Auf der großen Dampferstraße südwestlich von England holte sich Prien am dritten Tage nach Kriegsausbruch die erste Beute.

Ende Oktober 1939 trafen wir uns zufällig während eines Urlaubs in Wien. Prien war gerade von Scapa zurück. Bei einer Besichtigung des Schlosses Belvedere liefen wir uns buchstäblich in die Arme. Prien war als Ehrengast von zahlreichen, feierlich aussehenden Herren begleitet. Die Würdenträger blickten etwas verwundert, als wir uns nach alter Manier umärmelten und gegenseitig auf den Rücken schlugen.

Schnell hatten wir eine Weinstube verabredet, in der wir uns dann abends trafen. Prien freute sich diebisch, dem anstrengenden Heldenleben entwischt zu sein und mußte nun natürlich von seiner Unternehmung erzählen.

„Denk an die verbogene Brücke auf U 3", warnte ich ihn.

„Keine Angst", lachte er, „wenn ich meinem alten Schulbootkommandanten berichte, dann ist das ja beinahe dienstlich."

Und dann hörte ich einen Bericht, der bei aller Sachlichkeit erregender und spannender war, als alles, was ich je von ihm gehört hatte. Das war gekonnt!

„Junge", konnte ich zum Schluß nur sagen, „deine Nerven möchte ich haben."

In der folgenden Zeit bewies Prien, daß er mehr konnte, als die meisten von uns, daß der Einbruch in Scapa nicht nur eine tollkühne Einzeltat gewesen war. Priens Name wurde öfter im Zusammenhang mit den großen Geleitzugschlachten im Herbst und Winter 1940 genannt, und zum Ritterkreuz, das er als erster U-Bootkommandant nach Scapa erhielt, wurde ihm im Herbst 1940 das Eichenlaub verliehen.

Im März 1941 meldete der Rundfunk, daß Prien wegen hervorragender Tapferkeit außer der Reihe zum Korvettenkapitän befördert worden sei. In den Werften und U-Bootsflottillen am Atlantik aber lauerte man schon etwas unruhig auf eine Meldung von U 47. Das Boot war schon lange in See und hätte eigentlich schon zurück sein müssen. Auch in den folgenden Wochen hörte man nichts von ihm. Es war nicht das erstemal, daß man vergeblich auf ein U-Boot wartete; doch Prien war ein erfahrener Kommandant. Ihn würden die englischen Zerstörer mit ihren Horchgeräten und Wasserbomben nicht fassen. Als auch im April das Boot weder in einem der Atlantikstützpunkte noch in Kiel eingelaufen war, begann die Sache unheimlich zu werden. U 47 würde nicht mehr zurückkommen, das war sicher; denn sein Brennstoffvorrat und sein Proviant mußten inzwischen verbraucht sein. Dennoch war vom Befehlshaber der Unterseeboote bisher keine Anweisung gekommen, die Angehörigen zu benachrichtigen. Die Schreiber auf den Registraturen, die doch sonst manches wußten, die Fernschreiber und Funker zuckten die Achseln. Die U-Bootssoldaten und die Werftarbeiter aber sprachen darüber: Prien vermißt. Urlauber nahmen dieses Wissen mit in die Heimat: Prien nicht zurückgekehrt. — Nur heimlich flüsterte man sich vorläufig die Nachricht zu; denn vor der offiziellen Vermißtmeldung galt jede Angabe über U-Boote als militärisches Geheimnis. Doch unter der Hand verbreitete sich die Nachricht schnell; Prien war jedem ein Begriff, er war der „Kriegsheld Nummer 1", sein Schicksal interessierte jeden. Bald konnte man die Nachricht auch bei geschlossenen Türen und Fenstern und zurückgedrehtem Lautstärkeknopf über den Rundfunk hören — von englischen und schweizer Sendern: der U-Bootskommandant Günther Prien ist mit Boot und Besatzung nicht von Feindfahrt zurückgekehrt. Die deutsche Admiralität will diesen Verlust verschweigen.

Am 24. Mai 1941 schließlich verkündete der deutsche Rundfunk, daß Prien mit seiner Besatzung gefallen sei. Es gab offizielle Nachrufe in allen Zeitungen, Tagesbefehle des Befehlshabers der U-Boote und des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine. Aber es gab auch heimliches Geraune, Vermutungen, Gerüchte. Warum hatte man diese Nachricht solange zurückgehalten? War Prien wirklich gefallen? Was war denn nun wirklich mit Prien?

EINE FRAU SUCHT PRIEN

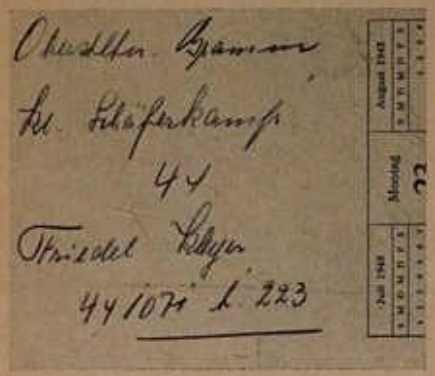
In den ersten Maitagen des Jahres 1945 rollen britische Panzer durch die Straßen Hamburgs. Wenige Tage später kapituliert die Deutsche Wehrmacht. Grausige Nachrichten erreichen mit den einrückenden Engländern die Stadt. Sie haben Belsen gesehen. Zeitungen gibt es nicht, Rundfunknachrichten tröpfeln spärlich. Einzelheiten über die Zustände in den Konzentrationslagern gehen von Mund zu Mund. Überall tauchen Häftlinge aus den Konzentrationslagern auf.

In Groß-Flottbeck bei Hamburg lebt die Witwe eines 1939 gefallenen U-Bootskommandanten, Frau Barten, die mit der Frau Günther Priens seit langen Jahren befreundet ist, wie es die Männer, Barten und Prien, zu Lebzeiten auch waren.

Frau Barten besitzt noch, was viele verloren: ein unzerstörtes Heim. Als wenige Tage nach der Einnahme der Stadt durch die Engländer das Gerücht zu ihr

dringt, Prien lebe, sei aus dem KZ befreit und befinde sich in Hamburg, beschließt sie sofort, ihn zu suchen und zu sich in ihr Haus aufzunehmen; nichts selbstverständlicher als das!

In die Überlegungen — wie Prien zu finden sei — kommt das Telephongespräch von Bekannten: „Wir kennen an einer Stelle des Wirtschaftsamtes die Witwe eines U-Bootmannes, Frau Kleyer. Diese wieder kennt einen Oberstleutnant Grann, der angeblich mit Prien zusammen gewesen ist."



Frau Barten geht also zu Frau Kleyer und von dieser zu Oberstleutnant Grann, Hamburg, Kleiner Schäferkamp 44. Sie wird auch vorgelassen und willig aufgenommen. „Ich bin", sagt sie, „die Witwe eines U-Bootskommandanten, der mit Prien befreundet war, und möchte von Ihnen wissen, wo ich Prien finde."

Grann ist sehr bereit, ihr dabei zu helfen. Er ist nicht Oberstleutnant — das muß ein Irrtum sein — sondern war Mitglied der Besatzung von U 47, dem Boot Günther Priens.

„Ja", sagt er etwa, „ich habe alles mitgemacht, alles mit Günther..." — er sagt immer nur Günther — „zusammen."

„Das Boot", sagt er, „ist ausgelaufen und hat dann in See die Ausführung von Befehlen verweigert. Dönitz hat dann ein zweites Boot ausgesandt mit dem Befehl, unser Boot zu rammen. Das andere Boot hat dann U 47 gesucht, gefunden und befehlsgemäß gerammt. Bei diesem Rammen ist Prien verunglückt und schwer verletzt worden." Auch er selbst, Grann, hat dabei — er ist Beinamputierter — sein Bein verloren.

Frau Barten sitzt fassungslos diesem Bericht gegenüber. Der Mann wirkt völlig glaubwürdig; ihm kommen die Tränen, wenn er von Günther und den gemeinsam durchlebten Leiden spricht. Die Verletzten von U 47, berichtet Grann weiter, kamen nach Wilhelmshaven ins Lazarett zur Behandlung; die übrige Besatzung wurde derweil in strengem Gewahrsam gehalten. Nach Ausheilung der Verwundungen wurden dann Günther und seine Besatzung geschlossen unter SS-Bewachung ins KZ überführt und von dort später in ein anderes KZ. Und dann schildert Grann, wie er dort mit Günther und Mölders auf einer Stube zusammen gewesen ist. Er schildert, was sie durchzumachen hatten, und die Erinnerung ist so überwältigend für ihn, daß ihm immer wieder die Tränen kommen und ihm zeitweise die Stimme versagt.

Und Frau Barten, ihm gegenüber, denkt nicht anders, als daß sie diesem ins Einzelne gehenden Bericht Glauben schenken muß und fragt, im Innersten aufgewühlt, wo denn um Himmelswillen Prien sich jetzt aufhalte. „Warum denn", fragt sie, „sieht und hört man nichts von ihm? Wo ist er? Was treibt er? Wo kann ich ihn erreichen?"

Und Grann zögert nicht, ihr auch diese Fragen zu beantworten.

„Die Engländer", sagt er, „halten Prien und seine Besatzung noch versteckt; denn er ist ja für tot erklärt worden, nichtwahr, und nun halten ihn die

Engländer fest, bis die deutschen Behörden die Todeserklärung zurücknehmen und Günther und seinen Männern Papiere geben; denn ohne Papiere kann man ja nicht existieren in Deutschland..."

Auch das leuchtet Frau Barten ein. Ist denn nicht alles möglich in diesen chaotischen Tagen und Wochen?! Und so fragt sie nur, wo Prien sich denn aufhalte.

Darauf gibt ihr Grann zwei Adressen. „Günther", sagt er, „hält sich entweder auf in Lüneburg, Besselmannsweg 11 oder Harbeck, Horsterode bei Hannover, Gneisenaustraße 7."

Frau Barten bedankt sich, verabschiedet sich und geht, nachdem sie Grann um seinen Besuch in Groß-Flottbek gebeten hat. Sie ist fassungslos, aufs tiefste erregt und verwirrt. Auf offener Straße kommen ihr die Tränen, und zugleich überlegt sie, was nun zu tun ist, um Günther auf schnellstem Wege aufzusuchen, heimzuholen und ihn gesund zu pflegen.

Kurz darauf kommt wirklich Grann und macht den versprochenen Besuch. Er kommt im Auto, das ihm als Opfer des Naziterrors von amtlicher Seite zur Verfügung gestellt worden ist. Kann ein Mann des Vertrauens unwürdig sein, der zu dieser Zeit amtlich Auto fahren darf, in der Ärzte zu Fuß gehen müssen und in der Kranke von ihren Angehörigen im Handwagen ins Spital befördert werden, weil es an Krankenautos und Benzin fehlt?!

Frau Barten hat Besuch als Grann kommt. Herr Waldemar Stoldt aus Hamburg ist anwesend. Frau Barten wollte gern jemand dabei haben, wenn Grann kam und erzählte, jemand, der weniger gefühlsbeteiligt und daher nüchterner als sie dem Bericht Granns gegenüberstehen würde.

Er wiederholt in allen Einzelheiten, was er Frau Barten schon einmal erzählte,

und wieder ist er bewegt und kann zeitweilig nicht weiter sprechen, weil ihn die Erinnerung übermannt und ihm die Tränen kommen.

Und die Gastgeberin und Herr Stoldt sitzen ihm in beklommenem Schweigen gegenüber und warten, bis er sich wieder gefaßt hat und fortfahren kann.

Günther Prien und Grann — darüber konnte nun kein Zweifel mehr bestehen — waren durch die gemeinsam erlittenen Leiden zu engster Freundschaft zusammengewachsen. Nur über eins weigert sich Grann beharrlich in Frau Bartens Gegenwart auszusagen: über die Art der Verletzung und Amputation, die Prien durch den Rammstoß des anderen U-Bootes erlitten hat. „Das geht über meine Kraft" sagt er immer wieder, „darüber kann ich nichts sagen; das geht über meine Kraft."

Und Frau Barten sitzt erschüttert da und gedenkt des kraftvollen, lebensstrotzenden jungen Mannes, als den sie Günther Prien gekannt hat. Wie würde sie ihn wiederfinden? —

Endlich verabschiedet sich Herr Grann. Jawohl, er sei gerne bereit, schriftlich niederzulegen, was er erzählt habe, um Frau Barten Material für Nachforschungen bei der KZ-Betreuungsstelle Lüneburg zu geben. (Dieser Bericht kommt allerdings erst einige Monate später, versehen mit Granns eigenhändiger Unterschrift. Der Text sei diktiert, da er, Grann, nicht gerne schriebe.)

Heinz Grann.

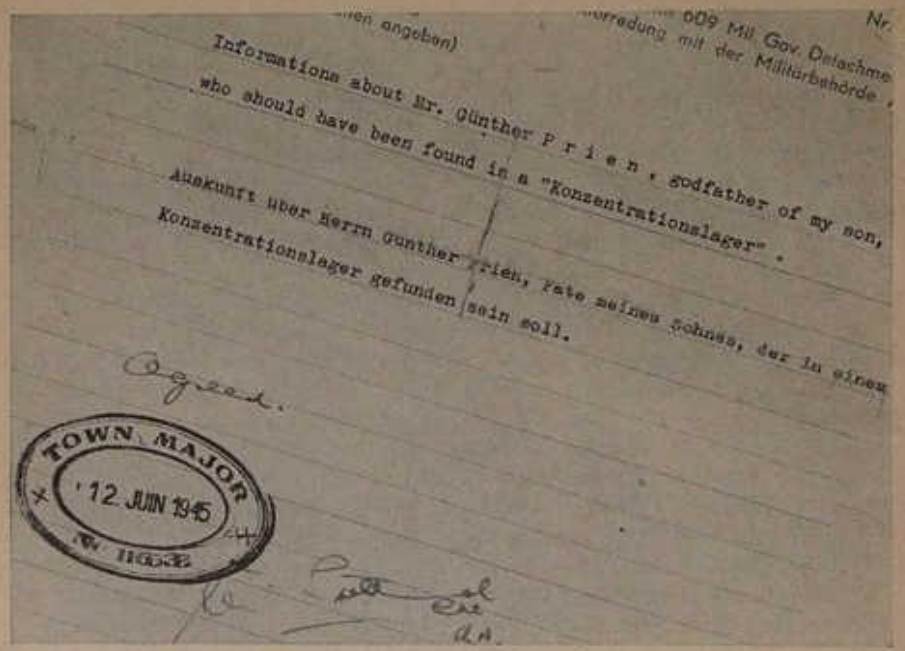
Als er sich verabschiedet, begleitet ihn Herr Stoldt an den Wagen, und hier nun, wo sie allein sind, fragt Stoldt noch einmal: „Wir sind doch unter Männern,

Herr Grann. Von Mann zu Mann: wie ist die Verletzung, die Prien davongetragen hat?"

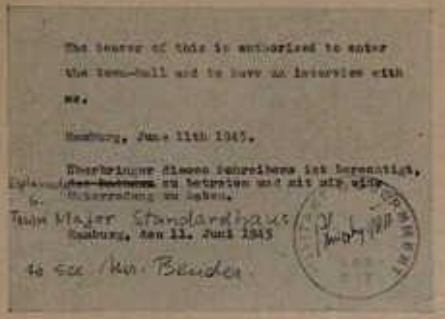
Und Grann, nach kurzem Zögern: „Ein Bein ab und ein Teil vom Gesäß." Und er bricht erneut in Tränen aus.

Stoldt sieht den Wagen fortfahren und kehrt ins Haus zurück. Es scheint kaum noch ein Zweifel möglich über die schrecklichen Leiden Priens, von denen Grann berichtet hat.

Frau Barten, tief erschüttert, tut sofort alle erforderlichen Schritte, um die Erlaubnis für eine Reise nach Lüneburg zu erwirken. Sie kann es nicht hindern, daß sie immer wieder weinen muß, während sie von Amt zu Amt durch Hamburg eilt; denn es ist keineswegs einfach, im Juni 1945 von Hamburg nach Lüneburg zu fahren. Man bedarf dazu eines Passierscheins für die gesperrten Elbbrücken, und der Engländer geizt mit diesen Dokumenten, und seine zuständigen Dienststellen sind zahlreich, und in allen geht es noch turbulent und provisorisch zu, in allen gibt es viele Zimmer, und zu den Zimmern Vorzimmer, gleichviel, ob im „Esplanade" oder in der Dammtorstraße oder im Rathaus. Aber Frau Barten erkämpft doch in zwei Tagen unnachgiebigen Rennens, Wartens und Wiederholens ihrer Wünsche den Schlüssel für die Harburger Elbbrücken — den Passierschein. Sie nimmt zu diesen Gängen — denn sie ist eine Frau — eine Freundin mit, und am 14. Juni 1945 reisen beide Frauen per Anhalter nach Lüneburg; der Passierschein muß ausgenutzt werden und langt, obwohl nur auf Frau Barten lautend, für beide. Auch die englischen Brückenposten sind eben nur Menschen und — Männer.


609 Mil Gov. Detachme
Nr.
Informations about Mr. Günther P r i e n , godfather of my son, who should have been found in a "Konzentrationslager".
Auskunft über Herrn Günther Prien, Pate meines Sohnes, der in einem Konzentrationslager gefunden sein soll.
Agreed.
TOWN MAJOR
12 JUIN 1945

Antrag für eine Unterredung mit der Militärbehörde


The bearer of this is authorized to enter the town-hall and to have an interview with me.
Hamburg, June 11th 1945.
Überbringer dieses Schreibens ist berechtigt, zu betreten und mit mir eine Unterredung zu haben.
Major Standardhaus
Hamburg, den 11. Juni 1945

Der Antrag ist genehmigt

Lüneburg. Meldeamt. Niemand weiß etwas von Prien. Man schickt Frau Barten ins Rathaus, und außerdem: auf dem Meldeamt zeigt sich: Besselmannsweg 11 gibt es nicht; es gibt überhaupt den ganzen Besselmannsweg nicht. Und im Rathaus — auch im Rathaus weiß niemand etwas von Prien, und Frau Barten hat den Eindruck, daß sie mit ihrem Anliegen bei den amtlichen Vertretern der Stadt für nicht ganz normal angesehen wird. Nun, in Rathäusern sitzen Beamte, und Beamte müssen so sein ...

Frau Barten geht also, einem Winke folgend, zur Betreuungsstelle für ehemalige KZ-Häftlinge und findet dort auch einen Bearbeiter, der ihre Sache mit freudigem Eifer aufgreift.

Er werde sich, sagt er, mit dem Roten Kreuz in Genf in Verbindung setzen; diese Sache müsse man natürlich vorantreiben, und darum wolle er Kuriere nach Torgau und in die anderen Lager entsenden, um Nachforschungen anzustellen. Er würde dann, falls Prien in einem Lager der Sowjetzone gefunden würde, Frau Barten im Kraftwagen dorthin mitnehmen. Sobald die Kuriere Prien aufgespürt hätten, würde er sie benachrichtigen. So verbleibt man, und Frau Barten geht nun, ihrer Erfahrungen mit dem Besselmannsweg eingedenk, zur Post und zur Eisenbahn, um sich, ehe sie Granns zweite Adresse aufsucht, nach der Geographie von „Harbeck über Horsterode bei Hannover" zu erkundigen.

Aber weder Bahn noch Post kennen dieses Harbeck über Horsterode. Sie sind sogar der bestimmten Ansicht, daß es diesen Ort gar nicht gibt, so daß Frau Barten nach Hamburg zurückzufahren beschließt.

Es war also nichts mit den Adressen des Herrn Grann. Aber Frau Barten läßt den Mut nicht sinken: die KZ-Betreuungsstelle in Lüneburg wird mit ihren weitreichenden Möglichkeiten schneller zum Ziele kommen, als sie es kann.

GRÜNDE, EINZELHEITEN UND AMTLICHE UNTERSCHRIFT
REASONS, SPECIFICATIONS AND ENDORSEMENTS
EINZELHEITEN DER BEFREIUNG
PARTICULARS OF EXEMPTION
permitted to travel to Lüneburg and Grepel and return
allowed to cross the Elbe-Bridge
GRÜNDE
REASONS
information about Mr. Günther Prien, who should have been found in a concentration camp.
609.
MILITARY GOVERNMENT
609 DET

Passierschein für die Elbbrücken

Aber es wird September und noch immer hat diese Stelle nichts von sich hören

lassen. Da entschließt sie sich noch einmal selbst nach Lüneburg zu fahren.

Da ergibt sich in Hamburg eine neue Fährte. Durch eine Frau Findeisen kommt sie in Verbindung mit deren Mitbewohner, einem Herrn Voß, der als Deutscher in der Funktion eines Dolmetschers oder so etwas beim britischen Secret Service in Hamburg beschäftigt ist. Herr Voß erklärt, er wisse, daß Prien und seine Besatzung leben; in acht Tagen werde er mehr wissen und sich bei Frau Barten melden.

Trotzdem fährt Frau Barten — am 24. September 1945 — noch einmal per Kohlenzug nach Lüneburg, um in der KZ-Betreuungsstelle nach dem Ergebnis der Tätigkeit der Kuriere zu forschen.

Der Sachbearbeiter empfängt sie auf das freundlichste. Leider haben die Kuriere Prien nicht gefunden, aber aus Genf, vom Roten Kreuz, liege Nachricht vor, wonach Prien, wenngleich verletzt, am Leben sei. Über Priens derzeitigen Aufenthalt sei in der Meldung allerdings nichts enthalten...

Nun, das hofft Frau Barten jetzt von Herrn Voß zu erfahren. Der meldet sich wirklich wieder und schenkt Frau Barten zwei Karten zu einer feierlichen Kundgebung der Opfer des Nazismus am 30. Oktober 1945 in der Musikhalle zu Hamburg.

Er ist sehr geheimnisvoll dabei und läßt Frau Barten wissen, daß Prien und seine Besatzung geschlossen an dieser Kundgebung teilnehmen werden. Sie dürfe Prien aber nicht ansprechen, er sei inkognito dort; aber sehen dürfe und werde sie ihn.

Der 30. Oktober kommt, und Frau Barten geht in die Musikhalle. Aber so sehr sie sich auch umschaut, — sie sieht wohl Herrn Grann mit Gattin, den sie jedoch, eingedenk der Weisung, sich völlig zurückzuhalten, nicht begrüßt, nicht aber irgendjemand von Priens Besatzung, geschweige Prien selbst.

Auch Herrn Voß, dem sie die Möglichkeit der Teilnahme an dieser Veranstaltung verdankt, sieht sie nicht.

Gedenk-Feier

ehemaliger politischer Gefangener

Gedenkfeier für die Opfer des Nationalsozialismus

2. Rang Galerie Links

3. Reihe Nr 2

Eintrittskarte und Programm für die Gedenkfeier

So geht sie denn in ihrer Enttäuschung zu ihm und findet, daß er sich das Ausbleiben Priens und seiner Mannschaft, gar nicht erklären kann, zumal er bestimmt wußte, daß sie hatten kommen sollen und daß sie im Hause des Secret Service in Hamburg in der Feldbrunnenstraße untergebracht waren.

Frau Barten bedankt sich und geht in die Feldbrunnenstraße, wo sie sich bei dem diensttuenden deutschen Polizeioffizier melden läßt und ihm ihr Anliegen vorträgt: Das Anliegen, nun endlich — und sei es nur für einen Augenblick — Günther Prien sehen und sprechen zu dürfen.

Der Polizeioffizier lauscht mit erstaunt gehobenen Brauen und schüttelt den Kopf. Prien in der Feldbrunnenstraße? Auf was die Menschen auch alles kommen! „Nein, gnädige Frau, das ist ganz bestimmt ein Irrtum."

Aber Frau Barten läßt nicht locker. Sie gibt ihre Personalien, sie dringt in ihn — vergebens.

Er bleibt freundlich und höflich, er lächelt; schließlich lacht er.

„Mit bestem Willen, gnädige Frau", sagt er, „ich kann Ihnen Prien nicht zeigen; denn Prien ist nicht da."

„Ich verstehe ja", erwidert Frau Barten, „daß Sie Schweigepflicht haben, ich weiß ja, daß Prien aus irgendwelchen Gründen inkognito gehalten wird, aber können Sie mir nicht doch — bitte! — die Erlaubnis geben, ihn für einen kurzen Augenblick zu sprechen?!"

Der Offizier zuckt die Achseln. Was soll er tun, solcher Beharrlichkeit gegenüber! Er versichert erneut, daß hier ein Irrtum vorliegen müsse...

„Glauben Sie", macht Frau Barten endlich einen letzten Versuch, „daß es Zweck hat, wenn ich mich bei Ihrem englischen Vorgesetzten, Mr. Brown, melden lasse?"

Der Offizier zuckt wieder die Achseln. „Bitte", sagt er, „wenn Sie es wünschen ... ich sehe aber wirklich keinen Sinn darin."

Und nun, angesichts dieser ehrlichen Resignation, sieht Frau Barten ein, daß auch diese Spur im Leeren verläuft, sie gibt es auf und dringt nicht weiter in ihn.

Aber eine Woche später sucht sie ihren Gewährsmann auf, — Voß, und verlangt klaren Wein von ihm. „Dies Theater mache ich nicht länger mit, Herr Voß", sagt sie, „sagen Sie mir, was los ist und was Sie wirklich wissen."

Es ist Voß peinlich, wirklich schrecklich peinlich; er selbst hat es ja auch nicht besser gewußt und doch annehmen müssen, daß seine Quellen gut und zuverlässig waren! Aber nun hat er inzwischen die richtige Wahrheit ermittelt, eine sehr traurige Wahrheit, leider, ja. So leid es ihm täte, aber er müsse Frau Barten jetzt sagen, daß Prien und Mölders im KZ von den Nazis umgebracht worden seien.

Aber Frau Barten hat nun genug. Frau Barten sieht, daß sie Gerüchten aufgesessen ist, und das sagt sie Herrn Voß, Hamburg-Othmarschen, Parkstraße 1; sie sagt ihm deutlich, unmißverständlich und ohne alle Umschweife, daß sie ihm nicht ein Wort mehr glaube und daß ihr nur die Zeit leid tue, die sie auf Grund seiner Redereien verschwendet habe. Und dann geht sie.

Eine Zeitlang wird es nun still, bis Frau Barten Ende 1945 plötzlich erfährt, daß im Lazarett Hamburg-Langenhorn ein Marineoffizier namens Prien liege.

Und um nun auch wirklich nichts zu versäumen, macht sich Frau Barten auf nach Langenhorn und findet wirklich — einen Prien. „Ja" heißt es, „den haben wir hier", und sie geht beklommenen Herzens durch die Gänge und in den Krankensaal. Sollte diesmal, allen Fehlschlägen zum Trotz...?

Und dann steht sie einem freundlich blickenden, großgewachsenen Manne gegenüber: Prien? Ja, er heißt Prien, aber sie sieht auf den ersten Blick: es ist nicht Günther, und der „falsche Prien", ein ehemaliger Marine-Reserveoffizier, hilft ihr ritterlich und verstehend über eine kleine Verlegenheit hinweg; er kennt ja diese Frage: „sind Sie etwa der berühmte ..." oder „sind Sie verwandt mit dem berühmten...?"

Dies ist das endgültig letztemal, daß Frau Barten versucht und im stillen gehofft hat, Günther Prien unter den Lebenden wiederzufinden.

EIN FREUND FORSCHT NACH

WOLFGANG FRANK war im Kriege als Kriegsberichter der U-Bootwaffe zugeteilt. Dort traf er mit Prien zusammen, und aus alter Bekanntschaft wurde eine gute Freundschaft. Sechs Wochen fuhr Frank auf U 47 mit Prien im Nordatlantik. Es war die letzte Fahrt des Bootes, von der es zurückkehrte. In der Befehlsstelle des BdU hat Frank den U-Bootskrieg an Hand der Funksprüche, Operationskarten und Kriegstagebücher verfolgt. Er hat dort auch die letzten Funksprüche von U 47 vom 7. März 1941 gelesen und weiß um die offizielle Version seines Untergangs. Im Mai 1945 ist er wieder auf einem U-Boot eingeschifft, um mit hinauszugehen. Das Boot kehrt in einen norwegischen Fjord zurück, als die Deutsche Wehrmacht kapitulieren muß. Im Herbst 1945 kommt Frank aus der Kriegsgefangenschaft nach Deutschland heim und folgendes sind seine Erlebnisse:

Schon einer der ersten zeitüblichen Gänge — zum Wohnungsamt — brachte mich in Berührung mit den erstaunlichen Gerüchten, die über Prien im Umlauf waren. Und nicht nur über Prien. Auch Mölders sollte im KZ geendet haben und noch ein bekanntes Aß der Luftwaffe, dessen Name mir entfallen ist, Lent, glaube ich. Und der Eichenlaubträger Kapitänleutnant Herbert Schultze sollte, degradiert und in einem Strafbataillon kämpfend, auf der Krim gesehen worden sein.

Nun, von einem anderen U-Bootskommandanten, dem Eichenlaubträger Fregattenkapitän Schütze, Kommandant U 103, hatte der stets ausgezeichnet informierte Soldatensender ‚Gustav Siegfried I' schon 1943 behauptet, daß er mit seiner gesamten Besatzung wegen Meuterei und Auslaufverweigerung vors Kriegsgericht gekommen, verurteilt und ins KZ geschickt worden sei. In Wahrheit war er dort ebensowenig wie Schultze auf der Krim, sondern beide befanden sich auf freiem Fuß und hatten für damalige Anschauungen recht wichtige Dienststellungen inne.

„Prien", hieß es, „ist gar nicht gefallen. Prien ist mit seiner gesamten Besatzung wegen Meuterei vor ein Kriegsgericht gestellt, verurteilt und ins KZ geschickt worden. Prien hat sich geweigert, als Dönitz ihn zwingen wollte, mit einem unklaren, nicht frontfähigen Boot auszulaufen. Er hat sich mit Dönitz deswegen völlig überworfen. Er ist dann nach Torgau (Militär-Strafanstalt) gekommen, von dort weiter ins Moorlager Esterwegen, und dann, ja, dann begann die Wahrheit sich stark zu verästeln:

Prien nämlich war:

- in Esterwegen Hungers gestorben
- in Esterwegen unmittelbar vor Eintreffen der alliierten Befreier erschossen,
- in Esterwegen von alliierten Truppen noch lebend, mit einem Körpergewicht, das zwischen 60 und 90 Pfund schwankte, befreit worden,
- tot,
- bzw. lag in einem Lazarett und sollte, sobald er genügend zu Kräften gekommen wäre, im Rundfunk sprechen.

All dies war für mich, der ich die wirklichen Vorgänge zu kennen glaubte und mit Prien immerhin gut befreundet gewesen war, ein ziemlich starker Tabak, und ich begann zunächst, mir eine Art Gerüchtesammlung anzulegen, um der Sache dann möglichst auf den Grund zu gehen.

Vorläufig ergab sich folgendes:

Das Lazarett, in dem Prien, 60 bis 90 Pfund schwer, liegen bzw. gelegen haben sollte, befand sich in Wandsbek, und dieses Lazarett war es auch, von dem aus er „über den Rundfunk sprechen" sollte.

Ergebnis aller Umfragen: Kein Lazarett in Wandsbek wußte etwas von Prien. Die angekündigte Rundfunkrede blieb aus.

Die für mich zuständige Außenbeamtin des Wohnungsamtes brachte mich dann in Verbindung mit Verwandten Priens, einer Familie Bohstedt in Hamburg, Adolphstraße.

B.'s hatten Nachricht, daß Prien bei einem ehemaligen Oberstleutnant, der zwar nicht dem Namen, aber der Adresse nach bekannt war, wohne.

Ich bemühte mich um den „Oberstleutnant". Es gab ihn nicht. Kurz darauf Neuigkeit aus Lübeck! Prien war „dort gewesen und hatte Lebensmittelkarten empfangen". Ich fuhr nach Lübeck. Es war nicht mehr festzustellen, wo, wann, und bei wem.

Abermals in Hamburg, traf ich auf einen Mann, der war im KZ Esterwegen gewesen und behauptete mit Bestimmtheit, daß auch Prien und sein Leitender Ingenieur dort gewesen seien. Er gab aber zu, Prien nicht selbst gesehen zu haben, aber es wäre „ganz bestimmt wahr".

Durch meine Wohnungsbeamtin kam ich auf eine neue Fährte. Ein Mann hatte ihrer Tochter die Geschichte „Prien in Esterwegen" als eigenes Erlebnis erzählt. Ich schrieb diesem Manne.

Er antwortete:

Kurt Böttcher, Ottensen, Kr. Stade, Apenserstraße 30, d. 20. 1. 1946.

Ihren Brief v. 14. 1. 46 habe ich erhalten. Komme erst heute dazu, Ihnen wiederzuschreiben. Ich schreibe Ihnen nach bestem Wissen und Gewissen: Ich kenne Korv. Kapt. Prien seit 1935, wo er auf der U-Bootsschule war, wo ich zur Stammbesatzung gehörte. Während des Krieges fuhr ich 1941 auf einem Vorpostenboot. Wir hatten die Aufgabe, von Lorient aus zwischen den beiden Inseln die U-Boote auf Anfangsposition zu bringen. Oft auch das Boot von Kptlt. Prien. Damals war er noch nicht Kapitän. Ich wurde dann später abkommandiert zur Minensuch nach Dänemark. Im Februar 1945 kam ich nach Ostfriesland zum Einsatz an Land. Zwischendurch hörte ich denn, daß viele größere Helden nicht gefallen sind, sondern im KZ wären. Wir glaubten es nicht. Als dann die Kapitulation kam, konnten von jenem Lager, wo wir untergebracht waren, einige ein ehemaliges KZ besichtigen. Dort wurde uns dann gesagt, hier wären Mölders, Todt, Lent gewesen und Korv. Kapt. Prien wäre hier verstorben. Er hätte 64 Pfund gewogen. Zu Frau K. hatte ich davon gesprochen. Wenn Frau K. sagt, ich hätte Korv. Kapt. Prien dort gesehen und gesprochen, stimmt es nicht, Frau K. hat mich dann wohl verkehrt verstanden..."

So, wie in diesem Falle, ging es noch mehrfach: Mißverständnisse, falsches Auffassen, falsche Weitergabe, bei genauem Nachfassen: nichts.

ELTERN IN SORGE UND BEDRÄNGNIS

IN Gotha leben die Eltern des Kapitänleutnant Bothmann, der als Leitender Ingenieur auf Priens Boot fuhr. Im Januar 1945 berichtet ein Kollege dem Vater Bothmann während eines kurzen Urlaubs, daß er mit einem Kapitänleutnant Lauritzer Bett an Bett in einem Lazarett in Schweidnitz gelegen habe. Lauritzer habe erzählt, daß er mit Prien und seiner Besatzung im Konzentrationslager

Esterwegen zusammen gewesen sei. Bothmanns, die bisher an die offizielle Nachricht vom Tode ihres Sohnes geglaubt haben, sind durch diese Mitteilung bis ins Innerste erschüttert. Es gibt keine Möglichkeit, diese Angaben nachzuprüfen, denn keine amtliche Stelle wird ihnen die Wahrheit sagen, um so weniger, als in diesen Tagen doch schon alles ziemlich drunter und drüber geht. Und so ringt in ihnen die Hoffnung, ihren Sohn doch noch lebend wiederzusehen, mit der Verzweiflung, ihm gerade in dieser Zeit nicht helfen zu können und keine Möglichkeit zu haben, irgend etwas Näheres über seinen Aufenthalt und sein Ergehen zu erfahren.

Inzwischen wird Thüringen von amerikanischen Truppen besetzt. Am 3. Mai berichten Nachbarn, ein britischer Sender habe die Nachricht gebracht, daß Prien mit Besatzung in einem Konzentrationslager aufgefunden worden sei. Prien selbst werde, sobald er wieder hergestellt sei, über den Rundfunk sprechen. Wie ein Lauffeuer geht diese Nachricht durch Gotha, und Bothmanns werden mit Fragen bestürmt. Drei Tage später trifft Vater Bothmann einen jungen Mann, der im Laufe der Unterhaltung berichtet, daß er im Konzentrationslager Esterwegen gewesen sei. Ohne sich zu erkennen zu geben, fragt Bothmann ihn, ob nicht in diesem Lager auch Prien gewesen sei. „Jawohl", sagt der junge Mann, „ich habe ihn zusammen mit seinem Ingenieuroffizier gesehen". Nun gibt sich Herr Bothmann als Vater dieses Ingenieuroffiziers zu erkennen und bittet ihn, doch einmal zu einer ausführlichen Unterhaltung zu ihm zu kommen. Der junge Mann kommt, zeigt sofort auf ein Bild an der Wand und sagt: „Ja, das ist er!" Er selbst sei bis zum November 1944 in Esterwegen, Lager 7, gewesen und dann zu einer Bewährungskompanie abkommandiert worden. Was danach aus Prien und Bothmann geworden sei, das wisse er nicht. Er ist bereit, seine Aussagen zu beeiden.

Auch bei Frau Margarete Bohstedt in Leipzig, der Mutter Priens, erscheinen ab Anfang Mai 1945 ehemalige Häftlinge aus Konzentrationslagern und berichten von ihrem Sohn. Sie wehrt ab und will diese Berichte nicht glauben. Da schreiben ihr die Eltern Bothmann, daß auch bei ihnen mehrere KZ-Häftlinge gewesen seien, die ihre Aussage jederzeit beeiden wollen. Sollte es doch wahr sein? Als am 2. November 1945 in der „Leipziger Volksstimme" ein Artikel über das Schicksal Priens erscheint, geht sie zur Polizei, um sich dort Rat und Hilfe zu holen. Man schickt sie auf das Amt „Opfer des Faschismus". Dieses Amt nimmt sich der Sache an und verspricht, den Gerüchten nachzugehen. Am 6. Dezember hat man alle Unterlagen beisammen, und nun muß Frau Bohstedt es wohl glauben. Mit eidesstattlichen Aussagen, mit amtlichen Berichten und mit Dokumenten ist es belegt, mit Dokumenten, die aus dem Reichsjustizministerium stammen und die man jetzt gefunden hat. Nun ist kein Zweifel mehr möglich: Prien ist nicht gefallen, sondern wegen Ungehorsam kriegsgerichtlich verurteilt und in ein Konzentrationslager gebracht worden. Noch im Januar ist er in Esterwegen gesehen worden. Was dann aus ihm wurde, darüber fehlt bisher jede Spur. Nach allem, was geschehen ist, muß man befürchten, daß er kurz vor der Befreiung erschossen wurde oder auf andere grausige Weise ums Leben kam.

Die Berliner Zeitung „Der Morgen" veröffentlicht das Ergebnis dieser Untersuchungen am 3. Februar 1946. Es ist der erste authentische, mit Dokumenten und Zeugenaussagen belegte Bericht, und er wird von fast allen damaligen Zeitungen aller Zonen übernommen.

Er lautet:

Der Morgen

Von Feindfahrt nicht zurück?

Raeders und Dönitz' Rolle im Fall des U-Boot-Kommandanten Günther Prien

Am 24. Mai 1941 wurde amtlich bekanntgegeben, daß das U-Boot des Kapitänleutnants Günther Prien „von Feindfahrt nicht zurückgekehrt" sei. Tatsächlich aber hat, wie wir heute zu beweisen in der Lage sind, der „Held von Scapa Flow", der die ersten Schiffsversenkungen in diesem Kriege gegen England ausführte und dafür das Ritterkreuz erhielt, mit dem größten Teil seiner Besatzung sein Leben in einem Konzentrationslager beendet. Raeder und Dönitz haben ihn auf dem Gewissen. Das Gerücht, das schon seit Jahr und Tag am „Heldentode" Priens zweifelte, wird nun durch vieler Zeugen Mund bestätigt, die amtliche OKW-Meldung als Lüge entlarvt. Die Zeugen sind Genossen des Leides, das Prien und den anderen U-Bootleuten vor ihrer Tötung widerfahren ist. Sie meldeten sich bei der Mutter Priens in Leipzig und beim Hauptausschuß „Opfer des Faschismus" in Berlin.

Seitdem hörte sie nichts mehr von ihm, bis Mitte März das Radio die Meldung durchgab: „Günther Prien wurde auf Vorschlag des Großadmirals Raeder zum Korvettenkapitän befördert." Ohne daß die Mutter oder die Frau Priens inzwischen noch irgendeine Nachricht von dem jungen Korvettenkapitän hätten, kommt dann amtliche

... Raeder und Dönitz haben ihn auf dem Gewissen. Das Gerücht, das schon seit Jahr und Tag am „Heldentode" Priens zweifelte, wird nun durch vieler Zeugen Mund bestätigt, die amtliche OKW-Meldung als Lüge entlarvt. Die Zeugen sind Genossen des Leides, das Prien und den anderen U-Bootleuten vor ihrer Tötung widerfahren ist. Sie meldeten sich bei der Mutter Priens in Leipzig und beim Hauptausschuß „Opfer des Faschismus" in Berlin.

Der Fall Prien ist ein typisches Beispiel für die Skrupellosigkeit, mit der die „Großen" des Hitlerstaates das deutsche Volk belogen und betrogen und in den Tod getrieben haben. Hier sind die Tatsachen dieses Verbrechens: Am 5. November 1945 erscheint vor dem „Hilfsausschuß für die Opfer des faschistischen Terrors" in Leipzig C 1, Humboldtstr. 3, die Witwe Frau Margarete Bohstedt, geschiedene Prien, geborene Schalck, die in Leipzig C 1, Waldstraße 63, wohnt. Sie gibt zu Protokoll:

„Seit Mai 1945 besuchten mich mehrere ehemalige KZ-Häftlinge, die aussagten, daß sie mit meinem Sohn in Torgau (KZ) und Esterwegen (Moor-KZ) gewesen wären. Ich hoffte immer, er wäre am Leben, wollte aber nicht nachforschen, weil ich fürchtete, ihm dadurch zu schaden. Die Mutter des Leitenden Ingenieurs des Bootes, Frau Bothmann, Gohat, schrieb, daß mehrere Insassen von KZ-Lagern schwören würden, mit meinem und ihrem Sohn zusammen gewesen zu sein."

Darüber hinaus machte sie Angaben, die einen Teil der Motive für die Untat enthüllen. Diese Teilmotive heißen: Neid und Kastengeist der Kriegsmarine. Schon als Günther Prien von Scapa Flow nach Hause kam, erzählte er seiner Mutter, daß Raeder ihm feindlich gesinnt sei. Raeder hatte geäußert, daß der „Kleine von der Handelsmarine" gar nicht würdig für das Ritterkreuz und große Ehren sei, sondern daß doch zuerst seine alten Kameraden aus dem Weltkrieg in Frage kämen. Raeder unterband auch die Beförderung Priens. Er fürchtete, wie Frau Prien Äußerungen ihres Sohnes entnahm, Prien würde zu groß; auch hatte er zu offene Augen, er sah zuviel. Am 16. Januar 1941 war Günther Prien zum letzten Male bei seiner Mutter. Beim Abschied erzählte er ihr, wie Raeder und in seinem Auftrage der damalige Befehlshaber der U-Boote, Dönitz, ihn und mit ihm die

ganze Mannschaft des Bootes in den Tod schicken wollten. Priens Boot lag beschädigt in einem Stützpunkt an der französischen Küste.

„Mit tieftrauriger Stimme", so bekundete die Mutter, „sagte er zu mir: ‚Mutti, es war so schön bei Dir. Der schönste Tag seit Scapa Flow. Das ist meine letzte Fahrt. Unser oller Motor ist kaputt. In Frankreich kann er nicht repariert werden, wir müssen nach Kiel zurück. Nach dieser Fahrt habe ich einen langen Urlaub'..."

Und er traf letztwillige Verfügungen. Am 17. Februar 1941 bekam die Mutter noch einen Brief von ihrem Sohn, worin er schrieb: „Eigentlich sollten wir schon lange draußen sein, aber der Motor wollte nicht. Wahrscheinlich geht es am 20. ab".

Seitdem hörte sie nichts mehr von ihm, bis Mitte März das Radio die Meldung durchgab: „Günther Prien wurde auf Vorschlag des Großadmirals Raeder zum Korvettenkapitän befördert." Ohne daß die Mutter oder die Frau Priens inzwischen noch irgendeine Nachricht von dem jungen Korvettenkapitän erhalten hätten, kommt dann, zwei Monate später, die amtliche Meldung: „von Feindfahrt nicht zurück."

Der Seddiner Aktenfund.

Was hat sich inzwischen wirklich ereignet? Das erfuhren authentisch zuerst Leute aus Neuseddin bei Potsdam nach dem Zusammenbruch. Dort wurden auf dem Güterbahnhof in einigen Waggons Akten des Reichsjustizministeriums gefunden, die dann von den Besatzungsbehörden beschlagnahmt wurden. Unter ihnen befindet sich auch die Akte Prien; sie machte die Runde unter den Bewohnern der benachbarten Gemeinden. Der Elektroschweißer Busse aus Beelitz, der auch zu den Lesern der Akte Prien gehörte, stellt ihren Inhalt so dar: Günther Prien ist vor ein Kriegsgericht gestellt und zusammen mit dem größten Teil der Mannschaft seines Bootes in das KZ Torgau und später in das Moorlager Esterwegen (Hann.) gebracht worden. Beim Hauptausschuß „Opfer des Faschismus" in Berlin liegen Zeugenaussagen ehemaliger Häftlinge vor, die mit Prien zusammen im KZ waren. Einer dieser Zeugen ist Fritz Reichert aus Wittenau, Rödernallee. Er hat Prien noch Ende Februar 1943 im KZ Torgau gesehen. Weiter liegt dem Hauptausschuß ein Brief von Hans Bothmann aus Gotha vor. Er ist der Vater des Leitenden Ingenieurs des Bootes Prien. Bei ihm hat sich der Zeuge Werner Kowernik aus Berlin gemeldet, der Prien und den Ingenieur Bothmann im Moorlager Esterwegen gesehen hat.. Nach weiteren Zeugenangaben, die dem Berliner „Hauptausschuß Opfer des Faschismus" vorliegen, ist Prien im KZ Torgau noch im Januar/Februar 1945 gesehen worden. Von da ab wird seine Spur unscharf. Allerdings liegt dem Hauptausschuß die Aussage einer zuverlässigen Person vor, in der von einer Erschießung kurz vor der Befreiung durch die alliierten Truppen gesprochen wird. Dies ist auch das nach dem Akteninhalt wahrscheinliche Ende Priens. Und es ist wohl nur als eine der üblichen Begleiterscheinungen aufsehenerregender Ereignisse und Personen zu bewerten, wenn, wie Nachrichten aus den USA besagen, in Hollywood ein Mann auftauchte, der sich Günther Prien nannte und behauptete, der „berühmte U-Boot-Fahrer" zu sein.

Dönitz' persönlicher Schuldanteil.

Über die Ursachen des Kriegsgerichtsverfahrens gegen Prien und seine Untergebenen ist aus der Kriegsgerichtsakte, aber auch aus weiteren Zeugenaussagen, die dem Hauptausschuß vorliegen, Näheres zu ersehen. Daraus ergibt sich auch

der zweite Teil der Motive für seine Ermordung: Es handelt sich um starke Spannungen zwischen Prien und Dönitz, weil Prien sich schließlich doch geweigert hatte, die sichere Fahrt in den Tod mit dem defekten Motor anzutreten. Der weit überwiegende Teil der Besatzung erklärte sich mit ihm solidarisch. Der Leichtsinn, mit dem die Herren vom OKW ihre Verbrechen begingen, hat ihnen hier einen bösen Streich gespielt. Auf dem Boot Priens, das ja angeblich von Feindfahrt nicht zurückgekehrt war, fuhr als erster Wachoffizier ein Herr von Fahrendorf. Der Mutter Priens ist aufgefallen, (ihr Brief vom 16. Dezember 1945 an den Berliner Hauptausschuß) daß dieser von Fahrendorf nach dem behaupteten „Untergang mit voller Besatzung" des Prien-Bootes als Kommandant eines anderen Bootes fuhr.

Durch die Schuld der Admirale Raeder und Dönitz ist übrigens auch die Frau Günther Priens, formal betrachtet, in eine rechtlich mindestens schwierige Lage gekommen. Sie hat nämlich, gestützt auf die — nun als erlogen festgestellte — amtliche Gefallenenanzeige, wieder geheiratet und zu den zwei Kindern Priens noch zu dessen Lebzeiten ein drittes Kind aus ihrer zweiten Ehe bekommen. Bei der Mutter Priens ist ein Herr Güssow aus Bremen, der früher bei der Handelsmarine tätig war, gewesen. Auch er war im KZ mit Prien zusammen und erzählte der Mutter, Prien habe nichts von der Wiederverheiratung seiner Frau gewußt, ihm vielmehr gesagt, er wolle, sobald er frei werde, zu Frau und Kindern nach Kiel.

So zeigt der Fall Prien, über seine beispielhafte Bedeutung für das skrupellose Belügen des deutschen Volkes und über die bedenkenlose Begehung von Verbrechen hinaus, wie es hinter den Kulissen der „Heldenehrung" aussah, die auf der Fassade des Dritten Reiches aufdringlich und pomphaft als eine seiner Tugenden und Lockungen erschien.

So weit der Bericht aus „Der Morgen". Priens Mutter wendet sich nun an Wolfgang Frank. Sie weiß, er war mit Günther gut befreundet, er war lange Zeit im Stabe von Dönitz tätig und hat auch damals ein Buch über Günthers Fahrten geschrieben. Vielleicht kann er ihr helfen. In ihrem Brief vom 24. Februar 1946 heißt es:

„Auch Sie werden den Artikel im ‚Morgen' gelesen haben. Nach diesem muß jeder dahin urteilen, als wenn wir die Urheber des Gerüchts um meinen Sohn gewesen sind, und man macht mit unseren Aussagen direkt Propaganda. Sie werden sich wohl vorstellen können, wie verzweifelt eine Mutter werden kann, wenn sie dauernd Briefe, Besuche und Nachrichten erhält, daß der eine Sohn noch leben soll — mein jüngster Sohn ist ja doch auch gefallen — und ich bin allein und bekomme einfach durch alle Gerüchte keine Ruhe."

Auch Frau Bothmann schreibt an Frank: „Wir können und wollen es einfach nicht glauben, daß das das Ende unserer Söhne sein soll. Ich weiß, Sie waren in der näheren Umgebung von Dönitz, bitte sagen Sie uns, was Sie wissen von all dem Schrecklichen. Jetzt können Sie sprechen und sind an keinen Eid mehr gebunden. Sie müssen uns Klarheit verschaffen über das Schicksal unseres Jungen. Günther Prien nannte Sie seinen Freund. Glauben Sie, daß sie noch am Leben sind, oder wissen Sie, daß sie das grausame Ende durch Erschießung gefunden haben? Wenn Sie von allem nichts wissen, dann raten Sie uns bitte, wohin wir uns wenden können. Wir hoffen so sehr, daß unsere Jungens noch am Leben sind und eines

Tages vor uns stehen. Wie dem auch sei, wir müssen alles tapfer tragen, aber wir müssen doch nun einmal wissen, ob sie noch am Leben sind, oder ob ihnen ein grausames Ende beschieden war. Bitte helfen Sie uns, und forschen Sie mit uns nach ihrem Verbleib."

Und so geht es weiter, das ganze Jahr hindurch. Noch im Dezember 1946 erhält Frau Bothmann eine weitere schriftliche Bestätigung, daß ihr Sohn nicht gefallen ist. Diese Bestätigung lautet:

Gotha, den 28. Dez. 1946

Eidesstattliche Erklärung!

Hiermit erkläre ich ausdrücklich, daß ich Juni 1941 Kapitänltn. Prien mit seiner Besatzung im Wehrmachtstraflager Esterwegen „Lager 7" gesehen habe. Außerdem 1942 im April in Bergen-Belsen im KZ-Lager, worin er sich auf dem Durchtransport einige Tage aufhielt.

Franz Frank

Ludwigslust Meckl., Neue Torstraße 11

ZEUGEN UND GEGENZEUGEN

In Nürnberg stehen die Großadmirale Raeder und Dönitz seit November 1945 als Hauptkriegsverbrecher vor dem Internationalen Militärgericht. Es ist wohl mehr als ein Zufall, daß die Veröffentlichungen im „Morgen" erscheinen, nachdem gerade die Anklage gegen Dönitz und Raeder verlesen worden ist. Allerdings hat die Anklage von diesen Beschuldigungen nichts gesagt, obwohl die im „Morgen" erwähnten Tatsachen und Dokumente zum mindesten seit Dezember 1945 bekannt waren.

Frau Prien, die wieder geheiratet hat und jetzt als Frau Sturm in der Nähe von Kulmbach lebt, ist von dem Artikel im „Morgen" ebenfalls beunruhigt. Wenn auch die Post über die Zonengrenzen noch nicht recht funktioniert, bis Nürnberg ist nicht weit. Sie will von Großadmiral Dönitz, der ihr damals zum Tode ihres Mannes selbst geschrieben hat, Klarheit haben. So schreibt sie an seinen Verteidiger, den Flottenrichter Kranzbühler. Seine Antwort: „.... Ich habe jetzt noch einmal mit Großadmiral Dönitz eingehend darüber gesprochen. Das Ergebnis ist völlig eindeutig. Das Boot Ihres Gatten ist beim Kampf gegen einen Geleitzug westlich von Irland geblieben. Das hat der Funkverkehr, der bis in die letzten Stunden reichte, eindeutig ergeben. Es ist völlig ausgeschlossen, daß das Boot ohne Funkverkehr und ohne daß es sonst zur Kenntnis des Befehlshabers der U-Boote gelangte, in die Heimat zurückgekehrt wäre. Ebenso unmöglich ist es, daß Ihr Gatte von irgendwelchen staatspolizeilichen Maßnahmen erfaßt werden konnte, ohne daß Admiral Dönitz darüber im Bilde wäre."

Aber Dönitz' Verteidiger tut noch ein Weiteres. Er schreibt an die „Neue Zeitung", das offizielle Organ der Militärregierung in der amerikanischen Besatzungszone, die damals verbreitetste Zeitung Süddeutschlands:

„... In der Presse der letzten Wochen sind zahlreiche Artikel über die angebliche Ermordung des Korvettenkapitän Prien erschienen. Als Beispiel füge ich einen Artikel aus der „Frankenpost" vom 16. Februar bei. Diese sogenannten Ermittlungsergebnisse entsprechen in keiner Weise der Wahrheit. Es gibt keine Kriegsgerichtsakte gegen

Prien oder Mitglieder seiner Besatzung. Ich bin bis 1943 Referent in der Rechtsabteilung des Oberkommandos der Kriegsmarine gewesen und habe in dieser Eigenschaft Kenntnis von allen irgendwie bedeutsamen kriegsgerichtlichen Verfahren insbesondere solchen gegen Offiziere. Ich kann daher versichern, daß die angebliche Kriegsgerichtsakte gegen Prien frei erfunden ist. Prien ist tatsächlich im März 1941 im Kampf gegen einen englischen Geleitzug gefallen. Daran kann nach den im Stab des Befehlshabers der Unterseeboote eingelaufenen Funkmeldungen kein Zweifel sein. Ich übersende Ihnen in der Anlage eine Erklärung des damaligen Nachrichtenoffiziers dieses Stabes, durch dessen Hand alle diese Meldungen gelaufen sind..... Zugleich hoffe ich damit einen Beitrag zu der von allen Deutschen erwarteten und erhofften Sauberkeit der deutschen Presse zu leisten."

Die „Neue Zeitung" veröffentlicht diese Unterlagen jedoch nicht, sie antwortet nicht einmal auf den Brief.

Als am 15. März 1947 der Nordwestdeutsche Rundfunk in seiner Sendung „Die Sprechstunde" wiederum erwähnt, daß Prien 1942 in ein Konzentrationslager gekommen und dort 1944 erschossen worden sei, wenden sich mehrere ehemalige Marineangehörige schriftlich an den Rundfunk. Rechtsanwalt Kranzbühler spricht selbst mit dem zuständigen Redakteur und übergibt ihm auch den Bericht des damaligen Nachrichtensachbearbeiters beim Befehlshaber der Unterseeboote, Freg.Kapt. Hans Meckel. Dieser Bericht lautet:

Schicksal Korvettenkapitän Günther Prien.

Ich war von November 1939 bis zum Juni 1944 Nachrichten-Sachbearbeiter im Stabe des Befehlshabers der Unterseeboote. In dieser Eigenschaft war ich der verantwortliche Leiter des gesamten Funkdienstes für die Ubootwaffe. Ich habe vor allem in den ersten Kriegsjahren, als der Umfang der zu übermittelnden und empfangenden Nachrichten noch nicht so groß war, jede einzelne Nachricht, die von einem Boot aus See gesendet wurde oder an ein Boot in See hinausging, selbst gesehen. Ich nahm an den täglichen Lagebesprechungen teil und war durch meinen dauernden Aufenthalt in der Befehlsstelle über alle Ereignisse, die sich zu dieser Zeit im Ubootskrieg, insbesondere aber mit den Booten abspielten, genau unterrichtet.

Über das Schicksal von Günther Prien kann ich mit Bestimmtheit folgendes sagen:

Günther Prien ist im Anfang des Jahres 1941 (das genaue Datum habe ich nicht mehr in Erinnerung) von Lorient an der franz. Atlantikküste aus zu seiner letzten Feindfahrt ausgelaufen. Ich habe ihn noch wenige Stunden vor seinem Auslaufen selbst gesprochen. Durch die Funknachrichten war ich über den Ablauf der Unternehmung dieses Bootes laufend unterrichtet. Prien befand sich im März 1941 im Kampf gegen einen Geleitzug im Nordatlantik westlich Irland. Er meldete noch mit Funkspruch seine bisherigen Erfolge, daß er nun Fühlung an dem Geleitzug habe, und nach allen bisherigen Erfahrungen war damit zu rechnen, daß in Kürze weitere Erfolgsmeldungen von ihm eingehen würden. Das Boot meldete jedoch nicht mehr, und auch auf eine Anfrage, die schließlich gefunkt wurde, erhielten wir keine Antwort mehr. Das Boot war also offensichtlich von den Abwehrstreitkräften des Geleitzuges erfolgreich angegriffen

worden. Da wir auch später keine Meldung von englischer Seite erhielten, daß Prien oder irgendjemand seiner Besatzung in Gefangenschaft sei, mußte mit dem Totalverlust des Bootes gerechnet werden, ein Schicksal, das vorher und nachher noch viele Boote betroffen hat, von denen wir nie eine Nachricht mehr von eigener oder feindlicher Seite erhielten.

Es ist völlig ausgeschlossen, daß Prien mit seinem Boot oder alleine wieder von dieser Unternehmung zurückgekommen ist, ohne daß ich etwas davon erfahren hätte.

Ich bin bereit diese Aussagen jederzeit zu beeiden.

gez. Hans Meckel

In seiner nächsten Sendung am 22. März berichtigte der Nordwestdeutsche Rundfunk:

„Offensichtlich sind alle diese Ermittlungen und Unterlagen über den Seddiner Aktenfund doch nicht stichhaltig..." und gab anschließend Auszüge aus Meckels Bericht.

Anfang Mai 1947 berichtete unter anderen die „Nürnberger Nachrichten" erneut über den Tod Priens in einem Konzentrationslager. Auch dieser Zeitung wurden die gleichen Unterlagen zugesandt mit dem Vermerk, daß der Nordwestdeutsche Rundfunk die oben erwähnte Richtigstellung gebracht habe. Die „Nürnberger Nachrichten" lehnten jedoch eine Wiedergabe dieser Unterlagen oder eine Richtigstellung ab, da sie „...unserer Meinung nach nicht eo ipso geeignet sind, die zahlreichen vorliegenden eidesstattlichen Erklärungen sowie die Seddiner Aktenfunde zu entkräften. Es möchte sein, daß selbst einem Mann in der Stellung des Fregattenkapitän M. gewisse Vorgänge verborgen geblieben sind, wie das ja häufig genug gerade für Personen zutrifft, die sich in Schlüsselstellungen befanden und denen gegenüber man Grund hatte, gewisse Dinge besonders zu verbergen. Um die Sache wirklich zu klären, fehlt uns die Möglichkeit, und wir sind auf der anderen Seite auch nicht in der Lage, durch eine noch so glaubwürdige Erklärung die gegenteiligen Unterlagen zu entkräften..."

Ein Journalist der „Schwäbischen Zeitung", der ehemalige Kapitänleutnant und U-Bootskommandant Thilo Bode, versucht nun, den Quellen des Berichtes in „Der Morgen" im einzelnen nachzugehen. Durch Rückfrage bei der Polizeiverwaltung Beelitz in der Mark ermittelt Bode die Anschrift des Elektroschweißers Busse, der angeblich die Kriegsgerichtsakte Prien gelesen hat und über den Inhalt dem Rechtsanwalt des Hauptausschusses „Opfer des Faschismus" eine Erklärung abgab. An diese Anschrift, Beelitz, Weinbergstraße 53, richtet Bode einen Brief mit der Bitte um genaue Angaben über den Aktenfund, Kennzeichnung der Akten usw.

Ein anderer Brief geht an Herrn Fritz Reichert, Wittenau, Rödernallee, der nach dem Bericht des „Morgen" mit Prien im Februar 1945 in Torgau zusammen war.

Der Magistrat der Stadt Berlin, Hauptausschuß „Opfer des Faschismus" wird um die Abschrift der Aussage von Herrn Busse, sowie um die Anschriften der Mithäftlinge von Prien gebeten, von denen nach Angaben von „Der Morgen" Zeugenaussagen beim Hauptausschuß vorliegen.

Der Rat der Stadt Leipzig, der seinerzeit die Ermittlungen für Frau Bohstedt, Priens Mutter, geführt hat, wird ebenfalls um weitere Angaben und Anschriften gebeten. Von dort kommt am 5. Juli 1947 als Ergänzung folgender Bericht:

Bericht eines letzten Zusammentreffens mit Günther Prien.

Auf Grund von Mitteilungen des Herrn Hermann Sünkel, Naumburg/Saale, Am Hohenstein 16.

Ein Kriegsgericht verurteilte Prien und dessen gesamte Mannschaft wegen Verweigerung der Ausfahrt zu einer Zuchthausstrafe von 15 Jahren. Zur Verbüßung dieser Strafe wurde Prien nach dem Konzentrationslager Esterwegen gebracht. Auf dem Wege der Begnadigung wurde diese Strafe zu Gefängnis in gleicher Höhe umgewandelt. Anschließend wurde Prien nach dem Militärgefängnis Torgau transportiert.

Nach etwa vier Monaten wurde er im Rahmen einer größeren Begnadigungsaktion wegen guter Führung ebenfalls erfaßt. Die so ausgesprochene Begnadigung zum Frontbewährungseinsatz bedingte die Abstellung als Schütze zum Bewährungsregiment 500. Dieses war damals in Olmütz (Tschechoslowakei) stationiert. (Auch der bekannte Filmschauspieler Gustav Fröhlich befand sich in diesem Regiment, vermutlich als Auswirkung seiner bekannten Affaire mit Propaganda-Goebbels).

Am 26. April 1945 traf Prien in Olmütz ein. An diesem Tage traf er mit Sünkel zusammen, auf dessen Bericht diese Zeilen niedergeschrieben werden. Am 27. April wurde Prien zur 11. Kompanie — einer Marschkompanie — zugeteilt.

Am 28. April erfolgte morgens gegen 9 Uhr die Alarmierung der Einheit. Zwischen Brünn und Wischau war ein Panzerdurchbruch der Roten Armee erfolgt. Zur Abwehr wurde das Regiment 500 eingesetzt. Die Kompanien wurden auf Eisenbahn-Omnibusse verladen und direkt in den Kampf geworfen. Unter ihnen befand sich Prien. Gegen 4 Uhr nachmittags kamen Wagen mit etlichen Verwundeten an. Die Verwundeten berichteten, daß die Einheit völlig überrannt, vernichtet oder die Männer schwer verwundet auf dem Felde liegengeblieben seien. Sie selbst seien einige wenige Ausnahmen. Von Prien wurde nichts mehr gehört. Es liegt die Vermutung nahe, daß er sich unter den Vetlusten der Kampfhandlungen bei Wischau befindet."

Auch Herr Sünkel und Gustav Fröhlich wurden dann um Bestätigung und Ergänzung gebeten.

Diese Ermittlungen erstrecken sich über Monate. Über das Ergebnis wird später berichtet.

Inzwischen tauchen neue Berichte über Prien auf.

DER UHRMACHER VON KIRKWALL

DER „Kurier", eine französisch lizensierte Zeitung in Berlin, bringt in ihrer Ausgabe vom 24. Dezember 1947 einen ausführlichen Bericht mit der Überschrift: „Der Mann, der die Royal Oak versenkte". Nach diesem Bericht ist die „Royal Oak" nicht von Prien, „diesem aufgeputzten Nazikapitän" versenkt worden, sondern von Alfred Wehring.

Und so wird über diesen berichtet:

Im ersten Weltkrieg hatte sich Wehring „als einer der jüngsten Kapitäne Deutschlands auf dem Schlachtschiff

‚Admiral Hipper' als fähiger Offizier bewährt", 1923 wird er als Marinespion von Canaris eingesetzt. Zu diesem Zweck lernt er in der Schweiz das Uhrmacherhandwerk und geht mit schweizer Papieren unter dem Namen Albert Örtel im Jahre 1927 nach England. In Kirkwall auf den Orkney-Inseln, dicht bei der Flottenbasis Scapa Flow, läßt er sich nieder. Als bescheidener, fleißiger und geschickter Arbeiter erwirbt er sich bald das Vertrauen seiner neuen Mitbürger. Im Laufe der Zeit zieht er andere schweizer Freunde und Verwandte nach, natürlich auch alles Offiziere des deutschen Geheimdienstes. Jede Woche schreibt Örtel etwas krause Briefe an seinen alten Vater, der niemand anders ist, als Admiral Canaris, der Chef der deutschen Spionage. Im übrigen repariert Örtel die Uhren der Kirkwaller Bevölkerung so, daß sie jahrelang ausgezeichnet gehen und füttert die Kinder mit schweizer Schokolade. Dafür plaudern die Kinder dann Geheimnisse aus, die sie zu Hause gehört haben. Zusammen mit den Erzählungen betrunkener Seeleute hat Örtel so die besten Informationen über die Unzulänglichkeit der Verteidigung von Scapa Flow. Einen Monat nach Kriegsausbruch erfährt Örtel, „daß die Fallen und Netze auf den östlichen Zugangswegen zu Scapa Flow nicht auf ihrer Stelle sind. Seewasser und Holzwürmer haben sie angefressen", und deshalb wurden sie herausgenommen.

Unverzüglich setzt sich Örtel zu Hause an seinen „altmodischen Radioapparat mit ungefügen Drehkondensatoren und Knöpfen", der in Wirklichkeit ein Kurzwellensender ist, „drückt einen Knopf, dreht an einer Scheibe und murmelt vorsichtig in das Mundstück."

Diese gemurmelte Botschaft wird von dem deutschen Marineattaché in Holland, Kapitän Baron von Bülow, aufgenommen und von diesem durch Kurier sofort an Canaris weiter befördert. Während der Marineattaché weiter in Verbindung mit Örtel bleibt, ergehen „Code-Instruktionen an alle U-Boote in der Nordsee und im Kanal". Günther Prien mit dem U-Boot B 06 erhält den Befehl, zu den Orkney-Inseln zu gehen. Dort kommt er in einer dunklen und regnerischen Nacht an, „der Nebel ist so dicht, daß man nicht einen Meter weit sehen kann." Trotzdem hat Prien große Sorgen, daß „die britischen Küstenwachschiffe ihre Scheinwerfer auf das Meer richten und das Boot entdecken könnten. Durch das Fernglas prüft er die undeutliche Silhouette der Küstenlinie und erblickt durch den Nebel ein Licht, — kurz — kurz — kurz — lang, es ist das von Canaris festgelegte Signal." Ein Gummiboot wird ausgesetzt und der Uhrmacher Örtel-Wehring an Bord gebracht. Unter dem Arm trägt er Seekarten, „die genau jeden Meter von Scapa Flow wiedergeben." Nach diesen Unterlagen gibt Prien seine Befehle. Das Boot taucht und „streicht durch das Wasser, windet und schlängelt sich um die bekannten Hindernisse von Scapa-Flow" und dringt in die Bucht ein. Durch den Nebel zeigen sich im Sehrohr leichte Kreuzer und Zerstörer und in der Ferne auch die „Royal Oak". Die Maschinen stoppen, Örtel wirft noch einen Blick durch das Sehrohr und dann werden die beiden Torpedos abgelassen, die die „Royal Oak" in die Luft jagen.

Nach der Rückkehr nach Kiel findet „in der Offiziersmesse ein reichhaltiges Bankett mit anschließendem Siegesball" statt. Nur Alfred Wehring-Örtel schleicht still und unerkannt von Bord, um sich im „Hotel zum Goldenen Löwen" erst einmal gründlich auszuschlafen. Am nächsten Morgen fliegt er nach Berlin zur Meldung bei Admiral Canaris. Und dann

hat nie wieder ein Mensch etwas von ihm gehört.

Soweit der Bericht im „Kurier".

Der Bericht ist nicht gezeichnet, lediglich „Copyright by Falkenverlag/Zürich".

Viele ehemalige Marineoffiziere lesen diesen Bericht, mit großem Erstaunen. Sie glauben über Scapa besser unterrichtet zu sein als über die unsicheren und in letzten Einzelheiten doch niemand bekannten Vorgänge beim Untergang U 47. Oder sollte auch das ganze Scapa-Unternehmen nur ein großer Bluff gewesen sein? Die Offiziere, die damals im Stabe des Admiral Dönitz gesessen haben, werden brieflich und persönlich mit Anfragen überschüttet. Der ehemalige Konteradmiral Godt schreibt an den „Kurier":

Eberhard Godt

Kronshagen über Kiel, Freesenhof

Kiel, den 1.1.48

An die

Schriftleitung „Der Kurier" (1) Berlin

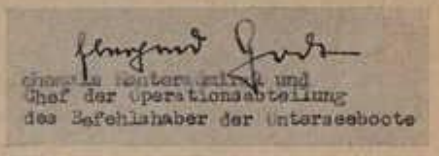
In Ihrer Nummer 300 vom 24.12.47 brachten Sie auf Seite 5 einen Artikel „Der Mann, der die ‚Royal Oak' versenkte". Soweit dieser Artikel die Versenkung des Schlachtschiffes „Royal Oak" in Scapa Flow im Oktober 1939 behandelt, entspricht er in keinem einzigen Punkt den tatsächlichen Vorgängen.

Als engster Mitarbeiter des damaligen Befehlshabers der Unterseeboote, Kommodore Dönitz, darf ich feststellen:

1. Die Idee für dieses Unternehmen und für die Art seiner Durchführung stammte ausschließlich von Kommodore Dönitz. Weder Admiral Canaris noch irgendeiner der ihm unterstellten Offiziere oder Agenten war an Idee, Planung und Vorbereitung auch nur im geringsten beteiligt.
2. Kapitänleutnant Prien war in seinem Entschluß, ob er das Unternehmen durchführen wolle oder nicht, völlig frei. Einen Befehl hat er erst bekommen, nachdem er sich für die Durchführung entschlossen hatte.
3. Prien hat das Unternehmen selbstständig, allein und auf sich und seine tapfere Besatzung gestellt, zum Erfolg geführt. Kein „Agent" hat daran teilgenommen.
4. Prien war alles andere als ein „aufgeputzter Nazikapitän" — er war ein bescheidener, hervorragend tüchtiger U-Bootskommandant, der seinen Einsatz im Frühjahr 1941 mit dem Leben bezahlte, als er beim Angriff auf einen Geleitzug im Nordatlantik fiel. Die immer wieder auftauchenden Behauptungen, er wäre zu irgendeiner Zeit in einem Konzentrationslager gewesen, sind erlogen.
5. Im übrigen enthält der Artikel eine Fülle von Angaben, die für jeden Fachmann ohne weiteres als frei erfunden zu erkennen sind. Sie im einzelnen zu widerlegen lohnt sich nicht.

Ich wäre dankbar, wenn Sie die Feststellung zu 1—5 veröffentlichen und mir in diesem Fall ein Belegexemplar zustellen würden.

Einen Durchschlag zur etwaigen Weitergabe an den Falken-Verlag, Zürich, lege ich bei.



Der „Kurier" hat auf dieses Schreiben nie geantwortet.

Zumindest die Art der Darstellung des „Kurier" über diese angeblichen Vorgänge in Scapa war sehr laienhaft; für den marinekundigen Leser war der Bericht mehr amüsant als überzeugend. Aber Hunderttausende in Deutschland und auch in den übrigen Ländern, die es nicht besser wußten, glaubten an diese Darstellung; denn der Falken-Verlag Zürich hatte den Bericht nicht nur an den „Kurier", sondern noch an manche andere Zeitung verkauft.

Im Januar 1949 erscheint in der „Saturday Evening Post" unter der Überschrift „Das U-Boots-Geheimnis von Scapa Flow" eine wesentlich bessere und glaubwürdigere Wiedergabe. Mit ausgezeichneten Photographien und Kartenskizzen illustriert, gibt Burke Wilkinson eine Darstellung von Priens Werdegang und der Scapa-Unternehmung, die mit Priens eigener Darstellung in seinem Buch „Mein Weg nach Scapa Flow" weitgehend übereinstimmt. Wilkinson hat außerdem aus den erbeuteten Archiven der deutschen Kriegsmarine das Kriegstagebuch von U 47 als Quelle benutzt. Aber auch in seiner Version spielt der „kleine Uhrmacher von Kirkwall" die entscheidende Rolle. Wilkinson wirkt wesentlich glaubwürdiger als der Falken-Verlag, weil Wehring bei ihm nur die Nachrichten für den Angriff in Scapa liefert, und nichts von der praktisch unmöglichen Mitfahrt auf dem U-Boot und der persönlichen Leitung des Angriffs erwähnt wird. Nach Wilkinson verschwindet Wehring nach dem Angriff spurlos von den Orkneys.

Die „Niederdeutsche Zeitung" bringt am 10. März 1949 das Kapitel über den Uhrmacher von Kirkwall mit der Einleitung: „Die ‚Saturday Evening Post' versucht den Nachweis dafür zu erbringen, daß die Ehre für die Vernichtung des britischen Schlachtschiffs Günther Prien nicht allein zufällt. Aus Dokumenten, die erst jetzt, fast zehn Jahre nach dem Ereignis der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurden, soll hervorgehen..."

Andere Zeitungen drucken diesen Bericht ohne einen solchen Vorbehalt ab, so zum Beispiel das „Neue Tageblatt" in Steinfurth im April 1949.

Im Juni bringt die „Hamburger Freie Presse" einen Bericht „Uhrmacher von Kirkwall — Meisterspion Deutschlands — der Mann, der Prien nach Scapa Flow dirigierte." Diesmal ist der Bericht mit L. Weber gezeichnet.

Am 9. Juli erscheint der gleiche Bericht vom gleichen Verfasser in der „Kölnischen Rundschau".

Im August 1949 finden wir ihn schließlich in der „Wiener Wochenausgabe" wieder.

Wir haben es uns erspart, seinen Weg durch die deutsche und ausländische Presse lückenlos zu verfolgen. Auf jeden Fall scheint es kein schlechtes Geschäft gewesen zu sein.

Das Manuskript dieses Berichtes war bereits abgeschlossen, als in der Weltillustrierten „Revue" im Februar 1950 in der Serie „Die ungeklärten Fälle" Herr Jürgen Thorwald endlich auch Klarheit in die Scapa-Unternehmung bringt. Wir hören wieder die phantastische Geschichte vom Uhrmacher von Kirkwall und diesmal steigt Örtel-Wehring auch glücklich wieder mit dem Schlauchboot auf U 47 über, um das Boot nach Scapa hinein zu lotsen. Herr Thorwald legt diese ganze Geschichte zwar vorsichtigerweise einem englischen Kriegskorrespondenten in den Mund, den er — offenbar ebenfalls aus Vorsicht — nicht mit Namen nennt. Aber dieser Kriegskorrespondent hat die Sache aus sicherster Quelle, nämlich vom britischen Intelligence Service, der schon 1940 hinter diese ganze Geschichte gekommen ist. Dieser tüchtige Kriegskorrespondent, der „selbst in den letzten Jahren mit allen deutschen U-Bootleuten und Marineoffizieren gesprochen hat, die über den Tod Priens genaues wissen mußten" (worüber er dann auch einigermaßen sachlich berichtet) hat es offenbar peinlichst vermieden, dabei das Thema Scapa Flow anzuschneiden. Denn darüber hätten ihm sehr viel mehr U-Bootleute und Marineoffiziere Auskunft geben können. Er — bzw. Herr Thorwald — hätte es sich dann ersparen können, noch 1950 eine derart gerupfte Ente zu servieren.

SCAPA FLOW — WIE ES WIRKLICH WAR

ÜBER das Ende Priens mögen Zweifel möglich sein. Mitglieder der Besatzung, die als einwandfreie Zeugen am schnellsten und sichersten darüber hätten Klarheit schaffen können, sind nicht erreichbar. Die sich bisher als solche ausgegeben haben, entpuppten sich als Schwindler.

Die deutschen Archive aber enthalten über das, was im März 1941 mit U 47 im Atlantik geschah, nur wenig Material.

Anders mit der Unternehmung nach Scapa Flow.

Es leben Zeugen dieser Fahrt, z. B. der damalige Leitende Ingenieur von U 47, der ehemalige Kptlnt. (Ing.) Wessels; es gibt Berichte und dienstliche Kriegstagebücher, die alle Einzelheiten über die Vorbereitungen und den Ablauf der Unternehmung enthalten.

Weder im Kriegstagebuch des „Führers der U-Boote West", des damaligen Kommodore Dönitz, noch in Priens dienstlichem Kriegstagebuch über die Unternehmung Scapa Flow ist aber auch nur mit einem Worte von der Mitwirkung eines in Scapa tätigen Agenten die Rede. Dies ist um so bedeutsamer, als die amtlichen Kriegstagebücher, als „Chefsachen" oder „Geheime Kommandosachen" geführt wurden. Sie waren infolgedessen jederzeit derart gegen Einsichtnahme durch Unbefugte gesichert, daß keinerlei Anlaß denkbar wäre, den etwaigen Anteil eines Agenten zu verschweigen — um so weniger, als es sich ja angeblich bei Wehring-Örtel um einen Marineoffizier handelte.

Die dienstlichen Kriegstagebücher enthielten neben häufig minutengenauen zeitlichen Angaben über den Ablauf von Geschehnissen — etwa einer Geleitzugschlacht — wortgetreue Aufzeichnungen über den Inhalt von aus- und eingehenden Funksprüchen, eingehende Sachverhaltsschilderungen und vollständige Begründungen der Überlegungen und Entschlüsse des betreffenden Kriegstagebuchführers, hier also Priens oder des Kommodore Dönitz.

Es ist daher ganz und gar unwahrscheinlich, daß eine so wichtige Rolle, wie sie angeblich der deutsche Agent im Ablauf der Scapa Flow-Unternehmung gespielt haben soll, weder im Kriegstagebuch des Kommodore Dönitz noch in dem Priens Erwähnung gefunden haben soll.

Frank sagt dazu:

Ich habe sämtliche Kriegstagebücher Priens während der Vorarbeiten zu meinem Buche „Prien greift an" im Original vorliegen gehabt und habe aus gleichem Anlaß gerade über Vorbereitung und Durchführung des Unternehmens Scapa Flow sowohl mit Admiral Dönitz per-

Von links: Oblt.-Ing. Bothmann, Prien, Lt. z. S. Stephan, Obit. z. S. v. Varendorff

sönlich, wie mit den beteiligten Offizieren seines Stabes, insbesondere dem damaligen Kapt. Godt, wie auch während einer Feindfahrt an Bord U 47 mit dem mir befreundeten Prien, seinem 2. Wachoffizier von Scapa, Oblt. z. S. v. Varendorff und mehreren noch in der Besatzung befindlichen Scapa-Fahrern über den Ablauf dieser so berühmt gewordenen Unternehmung gesprochen und die dort gesammelten Informationen durch Unterhaltungen mit Kptlt. Endraß, dem 1. Wachoffizier von Scapa, und Kptlt. (Ing.) Wessels, dem Leitenden Ingenieur der Scapa-Unternehmung ergänzt. Niemals ist dabei von irgendeiner Seite eine Andeutung darüber gefallen, daß etwa ein Agent von Scapa aus dem Boot in irgendeiner Weise Unterstützung gegeben hätte. Wenn aber in der damaligen Kriegszeit ein Interesse daran bestanden hätte, eine derartige „Tatsache" aus bestimmten Gründen geheimzuhalten, so hätte ich mit Sicherheit eine dienstliche Weisung erhalten, einer solchen „Tatsache" keinerlei Erwähnung zu tun. Das ist niemals geschehen.

Sämtliche Darstellungen der Vorbereitung und Durchführung der Unternehmung gegen Scapa Flow deckten sich vielmehr sowohl untereinander wie auch mit dem mir später zugänglich gewordenen dienstlichen Kriegstagebuch des Kommodore Dönitz, das dieser als Führer der U-Boote im Oktober 1939 schrieb.

Dort heißt es: 15. 10. 39, 23⁰⁰ Uhr

„Der Durchführung (der „von langer Hand vorbereiteten Unternehmung") sind folgende Überlegungen und Vorbereitungen vorausgegangen:

1. Das Eindringen eines U-Bootes in die Scapa-Bucht ist von Kriegsbeginn an auf seine Durchführbarkeit untersucht worden.

Die Bedeutung eines Erfolges lag auf der Hand.

2. Als erste Unterlage ging von Skl. (Seekriegsleitung) auf Anforderung die Ausarbeitung Scapa Flow mit eingezeichneten vermuteten Sperren ein. Hierfür mußte aber eine Bestätigung geschaffen werden, da so noch nicht zu erkennen war, wo ein Eindringen möglich war.

3. Am 8. 9. erhielt ich davon Kenntnis, daß durch ein Wetterflugzeug der Luftflotte 2 eine Aufnahme von Scapa gemacht worden war (am 6. 9.). Diese wurde am 11. 9. übersandt und zeigte schwere und leichte Streitkräfte nördlich Flotta und im Sund zwischen Switha und Risa.

4. U 14 wird vor den Orkneys angesetzt (13.—29. 9.) und bringt von dieser Unternehmung wertvolles E-Material (Erkundungsmaterial[1]) über Bewachung, Befeuerung, Stromverhältnisse usw. mit. Der Kommandant hält ein Eindringen in Scapa durch den Hoxa-Sund bei offener Sperre für möglich.

8. Es wird festgestellt, daß das Boot die Unternehmung in der Nacht vom 13. zum 14. 10. durchführt, da an diesem Datum beide Stauwasserzeiten in die Dunkelheit fallen und Neumond ist. Das Boot läuft hierzu am 8. 10. aus Kiel aus. Vor dem Auslaufen unterrichte ich den Kommandanten erneut an Hand der letzten Aufnahmen.

9. Das Boot ist nur mit G 7 e Torpedos mit elektrischem Antrieb ausgerüstet. Die Frage, ob Minen- oder Torpedoausrüstung, ist zugunsten der letzteren entschieden, da hierdurch bei Antreffen (des Feindes[1]) ein sicherer Erfolg erzielt wird.

10. Die Aufklärungsgruppe, Ob. d. Luft Werder erhält Anweisung, kurz vor der Unternehmung — am 12. 10. — durch Aufklärung und Bilderkundung die Lage in Scapa zu klären, um dem Boot rechtzeitig übermittelt werden zu können.

11. Die in und um die Orkneys aufgestellten Boote U 10, U 18, U 20, U 23, sind am 4. 10. zurückgezogen worden, um keine Beunruhigung im Seegebiet Orkneys zu schaffen und die Engländer u. U. zu warnen. Es muß alles auf die eine Karte gesetzt werden.

12. Am 11. 10. sieht ein Flugzeug der Luftflotte 2 Scapa bei niedriger Wolkenhöhe ein, ohne Auftrag dazu zu haben. Am 12. 10., 15⁰⁰ Uhr wird eine vorzügliche Erkundung von einem Flugzeug der Aufklärungsgruppe Ob. d. Luft

Besatzung Leutnant Newe
Feldwebel Böhme
Feldwebel Wolff

durchgeführt, die die genaue Lage eines Flugzeugträgers, 5 schwerer Schiffe, 10 Kreuzern meldet und mündlich in der Nacht durch den Leutnant Newe in W'haven erläutert wird. U 47 wird unterrichtet. Der FT (Funkspruch) wird jedoch von U 47 nicht aufgenommen, da das Boot zur Abgabezeit auf Grund liegt."

Soweit hier das Kriegstagebuch des Führers der U-Boote, Kommodore Dönitz. Es ergibt sich daraus mit eindeutiger Klarheit, daß an der Planung, Vorbereitung und Durchführung des Unternehmens kein Agent mitgewirkt hat.

Andererseits zeigt die Erwähnung jeder einzelnen Flugzeugbeobachtung, in einem Falle sogar mit Namensnennung einer ganzen Besatzung, wie gewissenhaft jeder mit dem Unternehmen in Zusammenhang stehende Umstand in dem Kriegstagebuch niedergelegt worden ist. Wäre durch das Wirken eines deutschen Agenten in Scapa Flow das Unternehmen überhaupt erst ermöglicht worden, so hätte diese Tatsache ohne jeden Zweifel im Kriegstagebuch des Kommodore Erwähnung gefunden.

Es ist also nichts mit der story von dem mysteriösen „Uhrmacher von Kirkwall".

Wie mag diese phantastische Erzählung wohl entstanden sein?

Während des Krieges gab es im Propaganda-Ministerium in Berlin ein be-

[1] Erläuterung des Autors

sonderes Büro, das die Aufgabe hatte, Geschehnisse zu erfinden und darüber packende Berichte zu schreiben. Diese Berichte sollten die Leserschaft in den Feindländern und neutralen Ländern beeinflussen und die politische oder militärische Führung des Gegners auf falsche Fährten führen. So wurde zum Beispiel einmal ein sehr spannender Bericht über das Zusammentreffen des deutschen U-Bootadmirals Dönitz mit dem japanischen U-Bootadmiral auf einem U-Boot irgendwo in der Höhe von Kapstadt in die Auslandspresse lanciert. Es war eine phantastische Schilderung von einem Flug mit einer Condor-Maschine nach Dakar und von dort mit einem deutschen U-Boot zum Treffpunkt an der Grenze des Atlantischen und Indischen Ozeans.

Diese Berichte wurden zuerst in einer bekannten Zeitung des neutralen Auslands — meist Schweden — untergebracht und fanden von dort ihren Weg in die Presse anderer Länder und auch in deutsche Zeitungen.

Der Weg des „Uhrmachers von Kirkwall" hat eine auffallende Ähnlichkeit mit dem der Berichte aus der Märchenküche des Herrn Goebbels: aus der Schweiz über Deutschland gelangte er schließlich auch in amerikanische und englische Zeitschriften. Und wie seinerzeit das Propaganda-Ministerium ein Interesse daran hatte, bestimmte Eindrücke zu erwecken oder zu verwischen, so könnte nach 1945 ein ähnliches Interesse an anderer Stelle bestanden haben.

Wie ist aber nun die Unternehmung Scapa Flow wirklich verlaufen? Was geschah wirklich in den Tagen vor dem 13. und in der Nacht des 13. auf den 14. Oktober 1939?

Priens eigene Darstellung in seinem Buch „Mein Weg nach Scapa Flow", Priens Original-Kriegstagebuch, das mir vorlag, alles, was er mir persönlich mit der ihm eigenen plastischen Erzählergabe darüber berichtete, die mündlichen Schilderungen seines L-I., Wessels, seiner Wachoffiziere Endraß und v. Varendorff und einzelner, noch im Herbst 1940 auf U 47 fahrender Angehöriger der Scapa-Flow-Besatzung, sowie Einzelheiten, die mir während des und nach dem Kriege von beteiligten Angehörigen des Führungsstabes der U-Bootwaffe zugänglich gemacht wurden, ergeben folgendes Bild:

Anfang Oktober 1939 liegt das Boot des Kptlt. Prien — U 47 — nachdem es seine erste Kriegsfahrt erfolgreich abgeschlossen hat, zu neuer Ausreise bereit. Die Werft hat ihre Arbeiten beendet, Proviant, Treibstoff, Torpedos sind übernommen, die Besatzung ist vollzählig aus dem Urlaub zurück; es fehlt nichts, nur der Befehl.

Da werden eines Sonntags die Kapitänleutnante Wellner — Kommandant von U 14 — und Prien mit ihrem Flottillenchef zum Kommodore befohlen. Erstaunt blicken sie sich an. Am Sonntag zum F. d. U.? Und gleich zu zweit? Merkwürdig.

Zur befohlenen Stunde stehen sie in der Messe der „Weichsel" zur Meldung bereit. Der Flottillenchef und Kptlt. Wellner werden als erste befohlen. Prien bleibt mit seinen Gedanken und Vermutungen allein zurück. Er tritt an eines der Fenster. Draußen liegt die Förde, blau und klar, golden bestrahlt von der Oktobersonne. Einige hungrige Möwen flügeln dicht über dem Wasser dahin, stoßen von Zeit zu Zeit abwärts, flattern wieder auf und gleiten weiter.

Was mag der F. d. U. wollen? Am Sonntag-Vormittag?

Scheußlich, diese Warterei.

Endlich wird er befohlen, folgt dem Läufer, tritt ein und meldet sich beim Kommodore.

„Boot wieder klar, Prien?"

„Jawohl, Herr Kommodore."

Auf dem Tisch liegen Karten. Der Kptlt. Wellner beginnt noch einmal mit seinem Vortrag.

Prien versucht zu folgen, aber seine Gedanken beschäftigen sich für einige Augenblicke nur mit dem Wort, das ihm in großen Buchstaben von der Karte entgegenblickt: Scapa Flow! Dann nimmt er sich zusammen und folgt den Ausführungen des Kameraden, den Einwürfen und Erläuterungen, den lebhaft unterstreichenden Handbewegungen des Kommodore.

„Glauben Sie, Prien", stößt der Kommodore plötzlich zu, „daß ein entschlossener Kommandant sein Boot in die Bucht von Scapa Flow hineinzuführen und auf dort liegende feindliche Seestreitkräfte zum Angriff zu bringen vermag?" Ein scharfer Blick aus den dunklen Augen, dann: „Ich will jetzt keine Antwort von Ihnen. Überlegen Sie's sich. Am Dienstag melden Sie mir, was Sie davon halten."

Prien verschlägt es fast den Atem. Er zwingt den Tumult der Gedanken, die ihm in diesem Augenblick durch den Kopf schießen, zu Gehorsam und Ordnung. Er begreift die Kühnheit dieses Planes.

Als er wieder draußen steht, weiß er, daß man am Dienstag eine Antwort von ihm erwartet, die nicht nur sein Urteil über die Möglichkeit solcher Unternehmung umfaßt, sondern zugleich ganz klar zum Ausdruck bringt, ob er, Kptlt. Prien, bereit ist, diese Unternehmung mit seinem Boot auszuführen.

Zugleich weiß er, daß er in seiner Entscheidung völlig frei ist. Wenn er nein sagt, — „es fällt kein Makel auf Sie", hat der F. d. U. gesagt, „wie Sie auch entscheiden, — für uns bleiben Sie immer der alte."

Am Nachmittag beginnt er seine Arbeit. Sorgfältig, fast pedantisch rechnet er sich die gestellte Aufgabe durch. Seine lebhafte Phantasie läßt ihn das nüchterne Schwarzweiß des Kartendrucks umsetzen in Wasser und Fels, in Tiefen, Strömungen, Sperren und wie gegenwärtig empfundene Entfernungen. Seine seemännische Erfahrung, seine vollkommene Kenntnis des Bootes und seiner Möglichkeiten runden das geschaute Bild zu voller Plastik ab. Während er, überlegt, urteilt, denkt, lernt er gleichzeitig die Karte auswendig. Sein wacher Geist, seit Jahren geschult, erfaßt Punkt für Punkt und bis in die Einzelheiten hinein das Wesentliche. Was er am Morgen rein gefühlsmäßig antworten wollte, verdichtet sich jetzt am Nachmittag in eiskalt durchgerechneter Prüfung zum Entschluß.

„Es wird gehen".

Als er am Abend Bücher, Karten und Papiere zusammenpackt und wegschließt, hat er den letzten Zweifel überwunden: er wird fahren.

Am nächsten Tag steht er wieder vor dem Kommodore. Der F. d. U. sitzt, die Augen niedergeschlagen, hinter seinem Schreibtisch. Sekundenlang herrscht Totenstille in dem niedrigen Raum auf der „Weichsel". Durch die Bulleyes fällt das volle Licht des Mittags. Ein Möwenschrei, der schrille Heulton eines manöverierenden Torpedobootes klingen wie aus weiter Ferne herein.

„Gehe rückwärts", registriert Prien mechanisch.

Der F. d. U. hält die Stirn gesenkt; er bewegt sich nicht. Nur seine Augen schießen einen kurzen, forschenden Blick auf den Kapitänleutnant Prien. Dann, wie unbeteiligt die Frage: „Ja oder nein." „Jawohl, Herr Kommodore."

Wieder ein ernster, langer Blick und dann noch einmal die eindringliche

Frage: „Haben Sie sich das alles auch eingehend überlegt, Prien? Haben Sie an Emsmann und Henning gedacht, die dort oben im Weltkrieg bei gleichen Unternehmungen geblieben sind?"

„Jawohl, Herr Kommodore."

„Dann rüsten Sie Ihr Boot aus." Jetzt steht der Kommodore auf. Ein langer, fester Händedruck. Es ist entschieden.

Die Besatzung kommt nicht aus dem Verwundern heraus in diesen Tagen vor dem Auslaufen. Einen Teil des Proviants abgeben? So wenig Frischwasser mitnehmen? So wenig Brennstoff?

Der Kommandant befiehlt, schweigt, sagt nichts, weiß nichts. „Übermorgen früh seeklar", das ist alles.

Nicht der Besatzung von U 47 allein fällt auf, daß da etwas Ungewohntes im Werden ist.

Und so geschieht etwas, das um ein Haar den dichten Schleier strengster Geheimhaltung zerreißt, auf dem die gesamten Erfolgschancen des ganzen Unternehmens beruhen.

Am hellen Mittag kommt U 46, Kommandant Kptlt. S., von einer Werft-Erprobung, einem Prüfungstauchen oder einem ähnlichen Vorhaben zurück. Auf der Brücke Kommandant, Offiziere, Teile der Besatzung. Rings um das Hafenbecken Schiffe, Soldaten, Zivilisten.

Am Pier neben seinem Boot, die Vorbereitungen überwachend, Prien. Und S., der lange S., nimmt plötzlich das Megaphon, die Flüstertüte, und brüllt über das halbe Hafenbecken hin: „Na, Prienchen, was hast du denn Extra's vor?!"

„Ausrüsten", brüllt Prien zurück. „Will raus."

Darauf S., nach einer kleinen Pause, in gleicher Lautstärke: „Was hat der F. d. U. denn mit dir vor? — Er wird ja wohl nicht so blödsinnig sein, dich nach Scapa Flow zu schicken ..."

Prien hat das Gefühl, als ob ihm das Herz stehenbliebe. Heiße und kalte Schauer jagen ihm den Rücken hinauf und hinunter. Dann faßt er sich: „Nein!" brüllt er zurück, „auf sowas Blödsinniges kommt der F. d. U. natürlich nicht. Darauf kannst auch nur du kommen!!!"

S. lacht, winkt mit der Flüstertüte, und Prien winkt, in das Gelächter einfallend, zurück, während ihm langsam das Blut zum Herzen zurückströmt.

Zur befohlenen Zeit wirft das Boot die Leinen los. Es marschiert durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal, durch die Nordsee. Die Nächte sind sehr dunkel. Es weht mit Windstärken bis zu sieben und mehr aus Süden und Südost. Groß und schwer recken sich mächtige Seen ringsum auf, schaumgeädert, mit weißen brechenden Kämmen.

Die Besatzung belauert ihren Kommandanten. Er schweigt. Rauchwolken kommen in Sicht. Er unternimmt nichts. Er operiert nicht auf sie; er greift nicht an.

Das genügt. „Alte Leute wissen schon." Das muß ja eine ganz dicke Sache sein, die sie vorhaben. Ihr Alter und nicht angreifen?

Auch die Offiziere wissen nichts, und wenn sie etwas vermuten, ist es mit Sicherheit nicht das Richtige.

In dunkler Nacht stehen sie unweit der Orkneys. Auf der Brücke Prien, Endraß, die Ausgucks. Endraß fragt: „Wollen wir denn eigentlich zu den Orkneys, Herr Kaleu?"

Jetzt endlich darf Prien reden: „Jawohl, Endraß, halten Sie sich fest: wir gehen 'rein nach Scapa Flow."

Der Oberleutnant z. S. Endraß, Erster Wachoffizier auf U 47 ist ein immer ruhiger, schmaler, kleiner Mann, drahtig und schweigsam. Er begreift sofort, was das heißt: „Wir gehen rein nach Scapa Flow", aber aus einem plötzlichen, ganz klaren und sicheren selbstverständlichen Gefühl sagt er: „Das geht klar, Herr Kaleu." Und nach einer Sekunde schweigenden Überlegens noch einmal: „Die Sache geht klar"!

Prien sagte mir später, er habe nie so sehr wie in diesem Augenblick empfunden, was ihm, dem Kommandanten, die Stetigkeit, Ruhe und Zuversicht seines Ersten Wachoffiziers bedeutet habe. Er sagte: „Einen solchen Mann zur Seite, kann man einfach alles wagen."

In der Frühe des 13. Oktober steht das Boot in Sichtweite der Orkneys. Es weht ein frischer, leichter Nordost, der Himmel ist schwach bewölkt, die Nacht sehr hell.

Der Kommandant befiehlt: „Auf Tauchstationen!" Das Turmluk wird geschlossen. Die Stille der Tiefe umfängt das Boot, das sich sachte auf Grund legt, um die Zeit für den Angriff zu erwarten. „Lassen Sie alle Mann in den Bugraum kommen", sagt Prien zu Endraß.

In dem schmalen, von schirmlosen, umgitterten Glühlampen erhellten, weißgetünchten Bugraum, in dem an beiden Seiten die Klappkojen der Mannschaft mit den grünen Polstern, den blinkenden Schlingerleitern und den lederverkleideten Ketten angebracht sind, versammelt sich die Besatzung. Sie treten nicht an; dazu ist hier kein Platz; sie drängen sich zusammen, hocken auf den Kojen, drücken sich vorn zu den Verschlußkappen der Torpedorohre, klemmen sich in die Unterkojen: es ist wie in einer Sardinenbüchse. Endraß überzählt noch einmal die Köpfe. Dann meldet er dem Kommandanten.

Atemlos warten die Männer. Sie wissen nicht, was ihnen bevorsteht, aber daß es etwas Außerordentliches ist, ahnen sie. Kaum ein Wort fällt, und wenn noch einer etwas zu sagen hat, geschieht es im Flüsterton.

Der Kommandant hat sich genau überlegt, was er sagen will, wenn er das Ziel der Unternehmung bekannt gibt, aber es ist oft so, daß man sich etwas vorher zurechtlegt, um es im entscheidenden Moment dann doch anders zu machen.

Prien braucht nicht viele Worte. „Wir laufen morgen nach Scapa Flow ein." Das kommt ganz ohne Überlegung heraus, als sei es die selbstverständlichste Sache der Welt.

Es entsteht eine Pause, in der man nicht einmal das Atmen der Männer hört, nur vielleicht ein leises, feines Knirschen, wenn sich das Boot auf dem Grunde bewegt.

Prien umreißt knapp und klar, was ihre Aufgabe sein wird. Er läßt nicht den leisesten Zweifel darüber, daß sie schwer und gefährlich ist.

Die praktischen Anordnungen ergehen: Alle Mann mit Ausnahme einer Grundwache werden auf Ruhestation geschickt; sie sollen schlafen. Das ist ein Befehl, der etwas mehr von ihnen verlangt, als sie vermögen, aber sie klettern gehorsam auf ihre Matratzen und ziehen die Vorhänge dicht. Es wird still; nur hin und wieder wispert ein Flüstern; das ist die Grundwache, die sich in der Zentrale leise unterhält; sonst herrscht völlige Ruhe im ganzen Boot.

Auch der Kommandant hat sich in seinen Verschlag zurückgezogen, der ziemlich mittschiffs, kurz vor der Zentrale ein winziges Reich, eine Koje, ein paar Wandspinde, ein aufklappbares Waschbecken und einen Miniatur-Schreibtisch umfaßt und der durch einen schweren grünen Vorhang vom übrigen Boot abgetrennt ist.

Eines nach dem anderen erlöschen alle überflüssigen Lichter; es gilt Strom zu sparen. So liegen sie im Dunkel in den schmalen, immer ein wenig feuchten, kühlen und glatten Kojen und versuchen

zu schlafen. Sie wissen, bis 16 Uhr haben sie Zeit, dann soll gegessen werden und dann, dann geht es los!

Wenn man nur schlafen könnte! Es ist eigenartig: außer dem gelegentlichen Flüstern der Grundwache in der Zentrale, dem sanften Klicken des Wassers und dem feinen Knirschen und Knistern, das herein dringt, wenn der Kiel sich einmal ein wenig im Strome rührt, herrscht lautlose Stille, und trotzdem erscheint es allen, als sei das Boot angefüllt von Geräuschen. Das sind die Gedanken in ihrem Inneren, aber keiner läßt den andern etwas davon merken.

Der Kommandant sieht mit geschlossenen Augen doch ständig die Karte von Scapa Flow vor sich. Er hat sie auswendig gelernt, Punkt für Punkt mit jeder Einzelheit und allem, was irgend darüber zu erfahren war; nun verläßt ihn das Bild nicht mehr und steht mit geradezu quälender Schärfe vor seinem inneren Blick. Er strengt sich an, zu schlafen.

Einmal steht er auf — es ist einfach nicht mehr auszuhalten in der Koje! — und geht leise durchs Boot.

Auch die Männer scheinen nicht zu schlafen. Es ist Unruhe in den Räumen, zuweilen klingen die Ringe an einem der grünen Vorhänge, aber keiner spricht.

In der Offiziersmesse findet er den Obersteuermann.

„Nanu, was machen Sie jetzt hier?"

„Ich sehe mir noch einmal die Karten an."

Sie wechseln einige leise Worte; dann legt sich Prien wieder hin; er muß liegenbleiben wie die anderen: auch in seiner Ruhe muß er Vorbild sein.

Träge, unerträglich langsam schleicht die Zeit!

Endlich kommt, die Füße mit Lappen umwickelt, um jedes Geräusch zu vermeiden, der Koch von vorn. Es ist also 14 Uhr. Nun mischt sich den übrigen Geräuschen zuweilen das leise Klappern von Geschirr aus der Kombüse bei.

Jedes Warten endet einmal: 16 Uhr! Wecken! Die Backschafter bringen das Essen, Festtagsessen, Grünkohl mit Kasseler, prima!

19 Uhr 15. Die Besatzung steht auf Tauchstationen. Der Leitende Ingenieur, Oblt. (Ing.) Wessels, beginnt, das Boot vom Grunde zu lösen. Die Lenzpumpen singen und brummen. Das Boot bewegt sich, steigt, die E-Maschinen springen mit hellem Ton an. Der Kommandant geht in den Turm. Nun taucht die Spitze des Seerohrs aus; mit angehaltenem Atem nimmt er den ersten, raschen Rundblick. Alles frei! Da gibt er den Befehl zum Auftauchen.

Der Wind ist noch leichter geworden, hat sich fast gelegt, und noch immer ist der Himmel von leichten Wolken bezogen. Aber die Nacht bleibt seltsam hell, obgleich doch Neumond ist. Prien zerbeißt einen Fluch. Das ist ja eine schöne Bescherung; der ganze Nordhorizont besteht aus einem einzigen zuckenden, flammenden Nordlicht. — Fauchend springen die Diesel an; das Boot geht auf Einlaufkurs. Die Lüfter sausen. Auf der Brücke melden die Ausgucks aus allen Sektoren, was auch der Kommandant wahrnahm: Nichts zu sehen!

Zweifelnd schaut Prien in das phantastische Lichterspiel des Nordlichtes. Soll er das Unternehmen verschieben? Einen Augenblick überlegt er. Wird es morgen dunkler sein? Vielleicht. Aber wird es auch möglich sein, die Besatzung noch 24 Stunden in dieser hervorragenden Angriffsstimmung zu halten? Er entschließt sich kurz: jetzt oder nie!

Angestrengt starren nach allen Richtungen die Augenpaare über Meer und Himmel. Ist das ein Schatten dort? Nein, es war nichts. Aber dort? Und wieder nichts. Man sieht leicht Gespenster, wenn alle Sinne auf das äußerste und schärfste angespannt sind. Mit brummenden Dieseln, einen weißen Schaumbart vor dem Bug, Schaum um die Flanken, marschiert das Boot auf die Einfahrt von Scapa zu.

Da, was ist das, da drüben? Ein Schatten? Kein Schatten? Doch ein Schatten? Die in der Anspannung aller Nerven überscharfen Augen des Kommandanten haben sich nicht getäuscht. Rechtzeitig und ungesehen von dem abgeblendeten Dampfer bringt er sein Boot in die Tiefe und beobachtet durch das Sehrohr den störenden Fremden.

Von unten tönt die ruhige Stimme des Leitenden Ingenieurs, der den Tiefensteuerern gedämpft seine Befehle erteilt.

Endlich ist der Schatten fort. Dafür aber hat der Wind die Wolkendecke immer weiter vor sich her geschoben. Der Himmel strahlt jetzt im zauberischen Schein blauer und roter Nordlichtfeuer. Immer mehr nähert sich das Boot seinem Ziel. Deutlich ist die Küste auszumachen.

„Die Sicht ist ganz übel", vermerkt Prien im Kriegstagebuch, „unter Land ist alles dunkel, hoch am Himmel ist das flackernde Nordlicht, so daß die Bucht, die von ziemlich hohen Bergen umgeben ist, direkt von oben beleuchtet wird. Gespenstisch wie Theaterkulissen liegen Schiffe in den Sunden."

Der Strom faßt das Boot, es geht jetzt alles blitzschnell, und der Kommandant segnet den Einfall, der ihn die Karte auswendig lernen ließ. Nur durch schnelle und harte Manöver — Hartruderlagen abwechselnd nach Backbord und Steuerbord mit Unterstützung der Ruderwirkung durch die Maschinen — läßt sich das Boot in der reißenden Strömung auf Kurs halten. Für Augenblicke erscheint eine Kollision mit einem Sperrschiff unvermeidlich, aber dann ist es geschafft.

„Wir sind in Scapa Flow!!!"

Und nun das Kriegstagebuch Priens:

„Es ist widerlich hell! Die ganze Bucht ist fabelhaft zu übersehen. Im Süden — bei Cava liegt nichts. Ich laufe noch näher heran. Da erkenne ich die Bewachung von Hoxa-Sund, für die das Boot als Zielscheibe in den nächsten Sekunden erscheinen muß. Damit wäre alles umsonst, zumal sich an Steuerbord immer noch keine Schiffe ausmachen lassen, obwohl sonst auf weiteste Entfernungen alles klar erkennbar ist. Also Entschluß: an Steuerbord liegt nichts; deshalb: bevor jede Aussicht auf Erfolg aufs Spiel gesetzt wird, müssen erreichbare Erfolge durchgeführt werden. Dementsprechend kehrtgemacht und unter der Küste nach Norden gelaufen. Dort liegen zwei Schlachtschiffe, weiter unter Land Zerstörer vor Anker. Kreuzer nicht auszumachen. Angriff auf die beiden Dicken."

Es sind zwei mächtige Klötze, die sich schwarz und mit scharfen Umrissen gegen den hellen Himmel abheben. Deutlich sieht man die hohen, schlanken Masten, die Aufbauten und Schornsteine. Näher läuft das Boot heran. Prien erkennt sofort: Vor ihm liegt ein Schiff der „Royal Oak"-Klasse, ein Schlachtschiff. Mensch, ein Schlachtschiff!

Und weiter herangeschlichen an die ahnungslosen Opfer, diese schwimmenden Festungen aus Stahl, die so ruhig daliegen, als gäbe es gar keinen Krieg.

Hinter dem ersten tritt jetzt der Vorschiffumriß des zweiten Rumpfes in das Gesichtsfeld des Bootes, massig und gewaltig wie jener. Es sind die „Royal Oak" und — wie es scheint — die „Repulse".

Schade nur, daß sich die beiden überlappen, „Repulse" zu mehr als der Hälfte von „Royal Oak" überdeckt ist. Aber eine andere — günstigere Angriffsposition ist nicht erreichbar.

Augenblicklich hat Prien seinen Entschluß gefaßt. Schon ergeht der Befehl: „Alle Rohre klar!"

„Alle Rohre sind klar!" kommt es zurück.

„Fächer aus Rohr I bis IV: Rohr I bis IV fertig!"

Endraß zielt. Genau hat er das Vorschiff der „Repulse" im Visierfaden.

„L-los!!" Und er legt den Abschußhebel.

Die Erschütterung des Ausstoßes geht durch das Boot. Die Torpedos laufen. Und nun folgen diese so oft geschilderten Sekunden des Wartens, der fieberhaften Spannung: werden die Aale treffen?!

Unmöglich hier vorbeizuschießen! Die Ziele liegen still, wie angenagelt!

Da! Am Vorschiff der „Repulse" steigt schlank und gerade die Detonationssäule des Torpedotreffers auf.

Aber was ist mit der „Royal Oak"?!

Immer noch liegt der gewaltige Klotz still und unberührt vor ihren Augen.

Fehlschüsse? Unmöglich. Versager? Drei Versager? Unfaßlich. Und doch gibt es keine andere Erklärung für die andauernde Stille an der „Royal Oak".

0058 Uhr sind die ersten Schüsse gefallen. Und immer noch, Minuten später, völlige Stille in der Bucht von Scapa Flow und keine Abwehr nach dem Treffer auf „Repulse". Sind denn die Schiffe verlassen? Schläft denn ganz Scapa? Sind die Engländer jetzt immer noch nicht im Bilde, was hier, mitten in ihrem eigenen Hafen, gespielt wird?! Keine Abwehr! Nirgends heranbrausende Zerstörer!

Und nun geschieht das Unfaßliche. Angesichts der sekündlich zu erwartenden Abwehr von Zerstörern, Scheinwerfern, Wasserbomben, Artillerie — und in gänzlich unvorhergesehener Weise behindert durch die Helle der Nordlichtnacht, entschließt sich Prien zu einem zweiten Angriff, befiehlt er, die leergeschossenen Rohre, hinter denen schon in Schnellade-stellung die neuen Torpedos hängen, nachzuladen, während er mit dem Boot eine lange schmale Schleife über die Bucht zieht. Über Wasser. Weithin sichtbar.

Fast 20 Minuten kurvt er so durch den Hauptliegeplatz der britischen Flotte, Minuten, in denen unten im Boot Torpedo nach Torpedo in die aufgerissenen Verschlußklappen der Rohre gewuchtet wird. Und nicht genug damit: der Kommandant muß auch noch auf seine jungen Leute aufpassen! Der Zweite Wachoffizier, Leutnant z. S. v. Varendorff, spaziert plötzlich unten an Oberdeck herum. Mitten in Scapa Flow! „Sind Sie verrückt, Mensch?!!" zischt Prien hinunter, und es folgt ein Donnerwetter im pianissimo, das den Ausreißer sehr beschleunigt auf die Brücke zurück beordert.

Und immer, immer noch keine Abwehr!

(Eine Erklärung dafür findet sich in der Rede Churchills im Unterhaus vom 8. November 1939 in der er über den Verlust der ‚Royal Oak' berichtet: „Man kann kein überzeugenderes Symptom für das starke Gefühl der Sicherheit finden, das jeden Mann in Scapa Flow beherrschte, als die Tatsache, daß, nachdem ein Torpedo der ersten Salve die ‚Royal Oak' getroffen hatte, keiner der wachsamen und erfahrenen Offiziere darauf verfiel, daß es ein Torpedo sein könnte. Man dachte zuerst an einen Luftangriff und viele Mitglieder der Besatzung begaben sich an ihre bei Luftangriffen zu beziehenden Posten unter der Panzerung, während zur gleichen Zeit der Kapitän und der Admiral die Alternativmöglichkeit einer Explosion im Schiffsinneren untersuchten").

Wieder steht das Boot auf Schußposition, näher noch am Ziel diesmal als beim ersten Anlauf, und wieder gehen die Aale hinaus. Werden sie diesmal...?

„Rrruummms — Rdadangg..."!!.. bersten da schon die Schläge der Detonationen von der „Royal Oak" herüber. Es ist, als wolle das Wasser von Scapa Flow gen Himmel fahren, so unwahrscheinlich hoch und breit wallt es an dem getroffenen Riesen auf.

„Da rollt, knallt, bummst und grummelt es gewaltig", schreibt Prien in sein Kriegstagebuch, „zunächst Wassersäulen, dann Feuersäulen, Brocken fliegen durch die Luft..."

Was er so kurz „Brocken" nennt, sind ganze Geschütztürme, Panzerkuppeln mit schweren Rohren! Herausgehoben durch die Wucht der Detonation aus ihren Fundamenten, wirbeln sie schwerfällig und doch unbegreiflich großartig durch die Luft und graben sich mit schäumendem Aufschlag in die See ein. Zerfetzte Stahlplatten, Teile von Aufbauten, ein ganzer Regen von vielzentnerschweren Schiffsteilen hagelt herab.

„Jetzt wird es im Hafen lebendig", schildert Prien weiter, „Zerstörer haben Lichter, aus allen Ecken wird gemorst, an Land fahren Autos über die Straße. Es ist ein Schlachtschiff versenkt, ein weiteres beschädigt. Alle Rohre sind leergeschossen. Ich entschließe mich zum Auslaufen."

Ja, auslaufen! Jetzt gilt es, die Haut heil zu bergen, Boot und Besatzung sicher wieder hinauszubringen aus diesem Kessel mit den engen Einfahrten, in dem es zugeht, wie in einem aufgestörten Bienenkorb. Allenthalben blitzen Scheinwerfer auf. Lichter, offenbar U-Bootsjägern zugehörig, schwirren über die Wasserfläche. An Land bleibt ein Auto stehen, wendet, daß seine Scheinwerfer breit über den Turm des Bootes hinstreichen, macht kehrt, saust mit hoher Fahrt den Weg zurück, den es eben gekommen. — Hat der Fahrer das Boot gesehen?

Keine Zeit zum Nachdenken! Noch geht ja alles klar. Schütternd mahlen die Diesel und treiben das Boot dem Ausschlupfloch zu. Aber als sie dort sind, steht durch den engen Sund, durch den Prien das Freie zu gewinnen sucht, ein heftiger Gezeitenstrom herein. In breitem Schwall bricht die Strömung mit schäumenden Rändern aus der Tiefe empor, zerrt mit wütender Kraft an dem langen grauen Stahlfisch und zwingt den Kommandanten, dem Boot das Letzte an Maschinenleistung abzuverlangen. Es ist jetzt, als stelle sich das Meer selbst auf die Seite des Gegners, als wollten tausend Arme den Eindringling festhalten und der Vernichtung ausliefern. Im gleichen Augenblick läuft das Licht eines Zerstörers unbeirrbar und gerade auf das Boot zu.

„Beide Maschinen äußerste Kraft voraus!" befiehlt Prien, „E-Maschinen zu-

setzen. Herausholen, was nur drin ist in den Böcken."

Zugleich beobachtet er. An den Flanken schäumt das Wasser reißend achteraus, aber die Landpeilungen wandern nur ganz unmerklich aus. Wie festgeklebt hängt das Boot in den schäumenden Strudeln des Gegenstromes. Und immer noch das Licht des Zerstörers, der stetig näherkommt!

Es sind Sekunden, die sich nicht beschreiben lassen, die man nicht nachfühlen kann, wenn man sie nicht selbst erlebt hat, in denen nur übrigbleibt, die Nervenkraft des Kommandanten zu bewundern, der fiebernd und verbissen mit dem reißenden Flutstrom kämpft, in dem das Boot bald nach rechts, bald nach links gerissen wird, und der obendrein sieht, wie sich unter dem heraneilenden Topplicht immer deutlicher die Silhouette des Zerstörers aus dem Dämmer herausschält.

Da! Jetzt beginnt er zu morsen! Prien beißt die Zähne übereinander. Er kann nicht glauben, daß er erkannt ist, daß das so glänzend durchgeführte Unternehmen jetzt, im letzten Augenblick mit dem Verlust von Boot und Besatzung bezahlt werden soll. Unter ihm schüttert der Turm unter der Wucht der höchste Touren drehenden Diesel. Hinter den Schrauben fließt ein breites, quirlendes Schaumband achteraus. Das muß ja weithin zu sehen sein! Dennoch — er kann nicht herunter mit den Umdrehungen, wenn er überhaupt vorwärts kommen will. Mühsam, Meter für Meter, macht er mit dieser äußersten Anstrengung Fahrt voraus.

Plötzlich geschieht das große Wunder: der Gegner fällt ab, sie sind nicht gesehen worden! Seine Lage wird weniger spitz, jetzt ist er schon von der Seite, jetzt in breiter Silhouette einzusehen. Hinter dem Boot durchstoßend, kurvt er in die Bucht zurück.

Wenige Minuten später, während achteraus in der großen Bucht das Wummern der Wasserbomben aufdröhnt, hat Prien die freie See wieder erreicht, nicht ohne im Ausbrechen um Haaresbreite noch eine vorgebaute hölzerne Landepier angefahren zu haben. Es geht um Haaresbreite, wie so vieles in dieser Nacht.

Prien ist guter Laune

„Wir sind durch! An alle Stellen: wir sind durch!" gibt er nach unten. Da tönt ein Freudenschrei zu ihm herauf, in dem sich die ganze Spannung löst, unter der die Besatzung steht, die unten in der engen Röhre an Dieseln und E-Maschinen, an Rohren und Apparaten, Ventilen und Pumpen ihren Dienst erfüllte, blind, ohne die Möglichkeit, etwas von dem zu sehen, was sich oben abspielte und was für jeden von ihnen über Erfolg oder Nichterfolg, über Leben und Tod entschied.

Mit südöstlichen Kursen läuft das Boot ab: Rückmarsch Heimat!

Was die U-Bootführung vermutet, was die Luftbilder und der Bericht des Kommandanten von U 14, Kaptlt. Wellner, erhärtet, was Prien erwiesen hatte: es war eine Lücke in den Sperren um Scapa Flow, eine Lücke, die der „Royal Oak" und ihrer Besatzung zum tödlichen Schicksal wurde.

Zehn Jahre später spielt uns der Zufall einen englischen Bericht darüber in die Hand, wie diese Lücke entstand — oder genauer: warum sie offenblieb.

Von Kriegsbeginn an war sich die britische Admiralität im klaren über die ungenügende Sperrung der Ein- und Ausgänge zur Bucht von Scapa. Was Kommodore Dönitz aus Karten und Luftbildern ersah, konnte ihr nicht verborgen geblieben sein und war ihr nicht verborgen geblieben.

Wochen vor dem Einbruch Priens in die Höhle des Löwen beantragte die Admiralität die Mittel für den Ankauf eines in London liegenden Schiffes, das sie eben dort zu versenken gedachte, wo Prien hineinschlüpfte. Aber die Engländer sind sparsame Leute, und dem Schatzamt erschien die angeforderte Summe zu hoch für ein Schiff, das doch nur versenkt werden sollte.

Die Admiralität ließ nicht locker, verwies auf die Wichtigkeit eines lückenlosen Schutzes der Flotte, argumentierte, begründete und erreichte schließlich die Bewilligung der Ankaufsumme.

Inzwischen aber war Zeit vergangen, und Liegezeit für ein Schiff bedeutet Geld. Das Schiff in London war im Preise gestiegen.

Abermals mußte die Admiralität die nun erhöhte Kaufsumme beantragen, abermals zunächst einen abschlägigen Entscheid entgegennehmen, ehe das Schatzamt von der Unausweichlichkeit dieser Ausgabe überzeugt war. Endlich konnte also das Schiff gekauft werden; die Verhandlungen kamen zum Abschluß — und es klingt wie ein Hohn des Schicksals, daß gerade am 13. Oktober 1939 in den Docks von London einige stämmige Hochseeschlepper den umkämpften Dampfer auf den Haken nahmen, um ihn nach Scapa zu schleppen, — an eben jenem 13. Oktober, an dem Prien in Scapa Flow einbrach und die „Royal Oak" vernichtete.

War nun aber die Unternehmung Scapa Flow der Erfolg, den sich die deutsche Seekriegsführung von ihr versprochen? — Einbruch in Scapa Flow: Ergebnis — ein Schlachtschiff versenkt, eins beschädigt?

(Churchill berichtet in der erwähnten Rede im Unterhaus und später in seinen Memoiren nur von Treffern auf der „Royal Oak". Auch der von Prien als Treffer auf die „Repulse" angesprochene Torpedo hat demnach die „Royal Oak" am Bug getroffen. Die „Repulse" wird von Churchill überhaupt nicht erwähnt und es ist zweifelhaft, ob sie überhaupt zu dieser Zeit in Scapa gelegen hat. Möglicherweise ist es die alte „Iron Duke", die als Depot- und Artillerie-Schulschiff in Scapa lag oder ein Kreuzer gewesen, der, von der „Royal Oak" zum größten Teil verdeckt, von Prien für die „Repulse" gehalten wurde.)

Kein Zweifel: Prien und seine Besatzung haben geleistet, ja fast mehr geleistet als was nur irgend von ihnen erwartet werden konnte.

Kein Zweifel aber auch, daß die Unternehmung gegen Scapa Flow in der Hoffnung geplant und angesetzt worden war, der britischen Flotte mit einem Schlage weit empfindlichere Verluste beibringen zu können. Was, wenn Prien schon im ersten Anlauf die „Royal Oak" vernichtet, wenn es keine Torpedoversager gegeben hätte?!

Möglich, daß dann noch andere Schiffe das Schicksal der „Royal Oak" hätten teilen müssen. Möglich, wenn — ja, wenn es solche anderen Ziele in der Angriffsnacht in Scapa noch gegeben hätte.

Einen Flugzeugträger, fünf schwere Schiffe und zehn Kreuzer hatte noch am 11. Oktober das deutsche Aufklärungsflugzeug des Leutnant Newe in Scapa Flow gesichtet; in der Angriffsnacht waren außer „Royal Oak" wahrscheinlich nur ein oder zwei Kreuzer und einige Zerstörer in Scapa, alle anderen: Flugzeugträger, Schlachtschiffe und Kreuzer waren am 13. Oktober wieder ausgelaufen.

Mit anderen Worten: hätte Prien keine Torpedoversager gehabt, es wäre ihm mangels weiterer Ziele nichts übrig geblieben, als mit einem Teil seiner Torpedos wieder auszulaufen.

Das nach Lage der Dinge Mögliche hat Prien in Scapa erreicht, das von der deutschen Seekriegsführung zweifellos erhoffte Ergebnis, Vernichtung eines nennenswerten Teiles der britischen Flotte wurde nicht erreicht.

Von Scapa zurück

Prien aber, gestern noch ein unbekannter Name, war mit einem Schlage der Weddingen des Zweiten Weltkrieges. Unnötig, daran zu erinnern, welche Ehren ihn erwarteten. Prien selbst war viel zu gesund, um sich nicht seines Erfolges zu freuen, aber der Erfolg verdarb ihn nicht; er wurde kein Star; er blieb der frische, oftmals sehr temperamentvolle U-Bootskommandant, der er auch vorher gewesen war.

Vom 16. 11. bis 17. 12. 1939 versenkt er westlich des Kanals drei Schiffe mit 31000 BRT und verzeichnet sechs Torpedoversager. Wieder erweist sich also, daß die deutschen Torpedos keineswegs schon die für die Front wünschenswerte und notwendige Zuverlässigkeit haben. Frühdetonierer, Endstreckendetonierer, fehlerhaftes Arbeiten der Tiefenapparatur, die den Torpedo auf einer vorbestimmten Tiefe halten soll, sind an der Tagesordnung.

Vom 11. — 29. 3. 40 operiert Prien in der Nordsee westlich Bergens und im Seegebiet um die Orkneys ohne Erfolg, und vom 11. 4. — 27. 4. nimmt er, wie alle verfügbaren Boote, an der seeseitigen Sicherung der Norwegenaktion teil, die den deutschen U-Booten die zweite und letzte Chance dieses Krieges zu bedeutenden Erfolgen gegen die britische Flotte gegeben hätte, wenn, ja, wenn, nicht die Torpedos....

Hier kamen freilich zwei Dinge zusammen:

Deutscherseits bestand ein durch gewisse Erfahrungen genährter Verdacht auf Unzuverlässigkeit der Torpedos. Diese waren mit einer sog. Abstands-Pistole ausgerüstet, d. h. sie sollten so tief steuern, daß sie unter dem Gegner hindurchliefen und, durch das um jedes Schiff liegende Magnetfeld gezündet, unter dem Schiff detonieren, wodurch die zerstörende Wirkung gegenüber der Aufschlagzündung erheblich gesteigert wurde. Das Funktionieren dieser Pistole hing weitgehend davon ab, daß der Torpedo die eingestellte Tiefe auch wirklich steuerte. Wich er von dieser erheblich ab, liefer z.B. einige Meter tiefer als erwartet, so sprach die Zündung nicht an; er detonierte nicht, — alle Mühe war vergebens.

Englischerseits waren gewisse Maßnahmen getroffen worden, von denen die deutsche Seekriegsführung zu diesem Zeitpunkt noch keine Kenntnis hatte; die englischen Schiffe besaßen erstmalig Einrichtungen, die ihren Eigenmagnetismus stark herabsetzten.

Dies und die Neigung der deutschen Torpedos zu tief zu steuern, führte zu einer Häufung von Torpedoversagern, die an die Nerven der deutschen U-Boots-Kommandanten fast übermenschliche Anforderungen stellte.

Prien steht auf der Höhe von Narvik. Am 13. April 18 Uhr 15 vermerkt er im Kriegstagebuch: „Nach eingehender Durchsicht der Karte komme ich zu der Ansicht, daß der Gegner beabsichtigt, die in Narvik befindlichen Truppen abzuschließen (Schlachtschiff in Rombakken) und im Vaagsfjord bei Gratangen und nördlich bei Skaanland Truppen zu landen, denn von dort führen gute Straßen nach Narvik und Evenäs."

So läuft er in der Nähe Narviks in einen Fjord ein. Es ist völlig windstill, ein grauer Himmel wölbt sich über den schwarzen Bergen, die steil und hoch aus dem Wasser aufsteigen und deren Häupter mit Schnee und Eis bedeckt sind.

Am 15. März, nach Mitternacht, läuft vom BdU ein Funkspruch ein, der Priens Jägerinstinkt voll bestätigt. Er lautet: „Feindliche Landungen in Gratangen und Lavangen zu erwarten. U 47 ab 15.4. dorthin aufklären."

Nun, Prien steht praktisch schon seit einem Tage dort; er braucht seine Position nur geringfügig zu verbessern. Am Spätnachmittag, als er eben auftauchen will, um sich zum Aufladen seiner Batterie einen geschützten Nachtplatz zu suchen, dringen plötzlich nie gehörte, klirrende und metallisch rumpelnde Geräusche ins Boot. Fragend, erschreckt, sehen die Männer einander an. Was, zum Teufel, ist das für eine neue Schweinerei?!

Zehnzentimeterweise geht Prien auf Sehrohrtiefe. So etwa steigt ein ganz alter, aus vieler Erfahrung mißtrauischer Hecht, steif wie ein Stock, mit unmerklichen Brustflossenspiel, einem verdächtig blinkenden, unbekannten Gegenstand entgegen.

Das Sehrohr stippt drei Zentimeter frei. Prien traut seinen Augen nicht. Da liegen vor ihm drei ganz große Transporter, neben ihnen ein französischer Kreuzer, Typ „Suffren", ein anderer Kreuzer und drei Frachtdampfer.

„An alle Stellen", gibt er nach unten, und seine Stimme ist ganz heiser vor Aufregung, „da liegt eine ganze Flotte; das Klirren eben muß von ihren Ankerketten herrühren." Wie ein elektrischer Schlag wirken seine Worte im Boot. Das Auge fest ans Okular geklemmt, beobachtet er weiter. Was er sieht, bestätigt seine Vermutungen über die Absichten des Gegners. Hier werden Truppen ausgeschifft!

Viele Fischkutter wieseln eifrig zwischen der Küste und den Transportern hin und her. Leer kommen sie, voll besetzt mit Menschen, mit Waffen und Material fahren sie zurück.

Prien setzt seinen Angriff an. Vier Aale verlassen die Rohre. Deutlich kann man sie im Boot laufen hören, den hohen schwirrenden Ton ihrer Antriebsmaschinen.

Priens Auge verschmilzt fast mit dem Okular. Wenn das Treffer werden, wenn diese Dampfer absaufen, steht das bisher

gelandete englisch-französische Norwegenkorps ohne Material und Nachschub an der felsigen Polarküste. Unausdenkbar wären die Folgen für den Verlauf des ganzen Feldzuges hier im Norden. Blitzartig schießt ihm das alles durch den Kopf.

Unter ihm lauern seine Männer. Laut zählt der Obersteuermann die Sekunden. Jetzt... jetzt...

Nichts. Stille...

Fassungslos sehen sie sich an. Wie ist das möglich?! Fiebernd rechnet Prien mit seinen Wachoffizieren die Schußunterlagen nach. Sie stimmen. Er befragt seinen Torpedo-Mechanikermaat in eindringlichster Weise. Die Aale waren nach menschlichem Ermessen in Ordnung. Es ist doch undenkbar, daß in diesem Augenblick, der die Möglichkeit barg, die ganze Norwegenaktion des Gegners entscheidend zu unterbrechen, vier Torpedos gleichzeitig ausfallen! Und doch bleibt die Tatsache bestehen, daß die Ziele immer noch schwimmen, daß immer noch die Motorkutter hin und her eilen und an Land schleppen, was sie nur fassen können an Menschen und Material.

Prien weiß, daß er sich auf seine Männer verlassen kann wie auf sich selbst. Und Fehlschüsse? Er kann sich nicht entschließen, daran zu glauben. Aber — er denkt an die Funksprüche, die von anderen Booten eingegangen sind, diese Funksprüche, die von rätselhaften Mißerfolgen berichten....

Blaß vor Enttäuschung, kaum imstand, seine zornige Auflehnung gegen das Schicksal zu beherrschen, läßt er auslaufen. Er zwingt sich gewaltsam zur Ruhe, zwingt sich, das Boot mit aller Vorsicht an eine geschützte Stelle zu bringen, wo er auftauchen, die Batterie nachladen und seine letzten Torpedos in die Rohre schieben lassen kann. Bis Mitternacht dauern diese Arbeiten.

Als er — diesmal über Wasser — zum Angriff anläuft, ist es bereits ziemlich hell.

„Rohr IV fertig —! Los!"

Die Aale laufen. Schnurgerade zieht der A-Torpedo aus Rohr IV seine Bahn auf einen der Kreuzer zu, unsichtbar laufen die beiden anderen — elektrische Torpedos. Diesmal scheint alles klar zu gehen. Da plötzlich sieht Prien, wie der A-Torpedo einen Knick nach rechts macht und um zehn Grad falsch steuert. Und die drei andern? — Nichts! Versager. Es ist zum Verzweifeln!

Sekundenlang fühlt er sich wie überflutet von einer Welle von Hoffnungslosigkeit. Dann reißt er sich zusammen. Hoch und ein wenig gedehnt wie immer kommen seine Befehle für den letzten Versuch, den Heck-Angriff auf die Transporter. „Neuer Kurs ... Grad!" Ruhig bestätigt der Gefechtsrudergänger. Das Boot dreht an. Da, — ein Knirschen, im Drehen kommt es auf einer Untiefe fest!

Das ist das Ende, fährt es Prien durch den Kopf. Hellgraue Dämmerung, glänzende Sicht, ich mit meinem Boot hoch und trocken vor aller Augen, und drüben die Geschütztürme der Kreuzer. In der gleichen Sekunde schlägt der fehlgelaufene Aal am Ufer auf einen Felsen auf und geht mit ohrenbetäubendem Krachen, eine gewaltige Sprengsäule himmelauf reißend, in die Höhe!

Nur eine Frage von Sekunden kann es jetzt noch sein, daß die Kreuzer das Boot aufgefaßt haben und mit ihren Granaten im Ziel liegen. Allein blitzschnelles Handeln kann vielleicht noch helfen.

„Beide Maschinen stopp! Beide Maschinen äußerste Kraft zurück! Alle nicht unter Deck benötigten Leute mit größter Beeilung an Oberdeck!"

Prien hofft, das Boot freischlingern zu können. Es ist ein letzter, ein verzweifelter Entschluß, aber an welche Hoffnungen klammert man sich nicht!

Der Zweite Wachoffizier flitzt nach unten, um seine Geheimsachen zur Vernichtung vorzubereiten. Ein paar Mann schlagen Sprengpatronen im Boot an; unter keinen Umständen darf es dem Gegner in die Hände fallen. An Oberdeck kommandiert Endraß die Besatzung: „Nach backbord — marschmarsch! — Zurück marschmarsch!" Und wieder nach backbord — und wieder zurück.

Plötzlich Morsezeichen von einem Fischdampferbewacher. Auch das noch!

„Soll ich irgendetwas zur Irreführung hinübermachen?" fragt schnell gefaßt der Signalgast der Brückenwache.

„Um Gotteswillen! Vielleicht hält er uns für einen Felsen oder ein Leuchtfeuer!" Prien glaubt ja selbst nicht dran, aber er hat schon soviel Sonderbares erlebt, soviel Unmögliches möglich werden sehen — man kann nie wissen.

Unter Deck hat inzwischen der Leitende Preßluft auf zwei Zellen im Vorschiff gegeben. Singend und zischend, mit einem kalten schneidenden Ton, der bis zur Unerträglichkeit an den Nerven reißt, drückt sie das Wasser nach draußen Es scheint dem Kommandanten in diesem Augenblick, als müßte man das durchdringende Geräusch meilenweit hören können. Unfaßlich aber ist ihm, daß niemand von der Torpedodetonation an dem Felsen irgendwelche Notiz genommen hat. Mit bloßem Auge kann er erkennen, wie drüben das Ausladegeschäft seinen Fortgang nimmt. Klar und groß liegen vor ihm die Transporter, klar und so deutlich, daß sich ihre Silhouetten im Wasser widerspiegeln, die Kreuzer, aber kein Rohr schwenkt auf ihn zu; es ist geradezu märchenhaft!

Wild wühlt achtern das Schraubenwasser. Immer noch sitzt das Boot eisern fest. „Nach backbord marschmarsch! — Zurück marschmarsch!" Und wieder nach backbord. Auf dem offenen Oberdeck rennen die Männer verbissen herüber und hinüber.

Ganz allmählich fängt das Boot an zu schlingern. In immer erneuten Manövern wühlen achtern die Schrauben tiefe Wirbel in das klare Fjordwasser. Vorn brodelt und bläst zu beiden Seiten in dicken bullernden Schwalls die Preßluft...

Endlich, nach Minuten, ein Knirschen, ein Schlirren, ein Ruck, — sie sind frei. Im gleichen Augenblick fällt mit hellem Knall der Steuerbordmotor aus.

Frei und ruhig, als hätte es nie eine Gefahr gegeben, schwimmt das Boot. Wie die Wiesel flitzen die Männer über die Brücke nach unten. Die Schraube schlägt voll voraus. Mit Hartruder dreht Prien in tiefes Wasser, taucht, läuft aus und kommt erst außer Sicht von seinen Gegnern wieder herauf.

Am nächsten Tage erhält U 47 Rückmarschbefehl. Langwierig, immer wieder unterbrochen durch Alarme vor Fliegern oder Zerstörern verläuft die Heimreise.

Endlich sitzt Prien wieder vor seinem Befehlshaber. Der BdU hört sich seinen erfolgreichsten Kommandanten sehr aufmerksam an. Prien weiß, daß er vor seinem Befehlshaber frei von der Leber weg reden kann. Und er macht von diesem Recht ausgiebigsten Gebrauch. So wird diese Berichterstattung eine der dramatischsten in der an aufregenden und tollen Berichten reichen Geschichte der Kommandantenbesprechungen.

Dönitz will alles auf das genaueste wissen, und Prien hält nicht hinter dem Berge. Manche Situation muß er ein zweites Mal schildern, einzelne Entschlüsse nochmals begründen. Am Schluß sagt der Admiral: „Aus Ihrem Bericht geht die dauernde Beanspruchung der Besatzung durch das Auftreten von Flugzeugen und die fortgesetzten Wasserbombendetonationen besonders anschaulich

hervor. Das war früher anders. Diese Verhältnisse haben sich gegenüber dem Weltkriege grundlegend geändert."

Nachdenkliche Pause. Dann: „Eine gut durchgeführte, durch Torpedoversager um den Erfolg gebrachte Unternehmung. Die Versenkung auch nur eines Transporters im Vaagsfjord hätte die Entwicklung der Lage im Raum um Narvik entscheidend beeinflussen können."

Er erhebt sich und legt, während sie zur Tür gehen, seinem Ersten Kommandanten die Rechte um die Schultern: „Also, Prienchen, das nächste Mal hast du wieder mehr Glück."

Es ist dieser Unternehmung und ihren Geschehnissen nicht ohne Absicht ein so breiter Raum eingeräumt worden; denn kurze Zeit nach Priens Rückkehr und der geschilderten Berichterstattung beim BdU lief über die Küstenklatschwelle, aus offenbar mißverstandenem U-Bootsjargon stammend, das erste Gerücht über Prien in die Welt. Es besagte, Prien sei nach der Norwegen-Unternehmung „mit den Nerven völlig zusammengebrochen", habe „Tobsuchtsanfälle" gehabt und „mit Schaum vor dem Munde deliriert". Sehr schnell blähte es sich auf, wurde zur „Meuterei", zum „Zerwürfnis zwischen Prien und Dönitz" und was dergleichen mehr war. Dabei ist nichts leichter aufzuklären, als die Entstehung dieses Gerüchts aus dem Jargon der U-Bootswaffe, in der jeder Mann Priens schäumendes Temperament und seine drastische Ausdrucksweise kannte und sich den lebhaften Verlauf der Berichterstattung ausmalen konnte. Da fiel irgendwo eine Bemerkung: „Na, Prien hat vielleicht getobt, als er das letztemal hereinkam" — oder „der hatte ordentlich Schaum vorm Maul" oder „der hat beim BdU einen Höllenkrach geschlagen" — „ein Mordspalaver gemacht", „ausgepackt" oder was dergleichen Ausdrücke mehr sind. Aus derartigen „Messeschnacks" wurde dann im Handumdrehen das erwähnte Gerücht, das auch dann noch nicht starb, als Prien im Juni/Juli 1940 vorm Westeingang des Kanals zehn Schiffe mit 66587 BRT versenkte und diesem Rekordergebnis in der Zeit vom 27. 8. bis 25. 9. sechs Schiffe mit 40250 BRT und auf seiner achten Unternehmung vom 14. 10. bis 23. 10. 1940 weitere acht Schiffe mit 50500 BRT folgen ließ.

Ein Dampfer ist gestellt

Es sei am Rande vermerkt, daß der BdU nach Priens und der anderen Kommandanten Berichte dafür sorgte, daß die Torpedofrage ganz energisch angepackt wurde. Die Krise wurde, wenn auch erst nach längerer Zeit, überwunden, und wir haben später Torpedos erlebt, von denen wir 1940 noch nicht einmal träumten.

Mit dem nunmehrigen Versenkungsergebnis hatte Prien als erster U-Bootskommandant die 200000 Tonnengrenze überschritten und erhielt als fünfter Offizier der Wehrmacht das Eichenlaub zum Ritterkreuz, die zu jener Zeit höchste deutsche Auszeichnung.

Schon früher hatte Prien zu mir gesagt: „Du könntest eigentlich mal bei mir einsteigen", und nun schien uns der Zeitpunkt gekommen, die Einwilligung des Befehlshabers für diesen Plan zu erwirken.

Die Gelegenheit ergab sich anläßlich eines Fluges nach Berlin.

Wir saßen abends im „Kaiserhof". Plötzlich ein Page. Der Admiral wurde ans Telephon gebeten.

Als er wiederkam, strahlten seine Augen: „Jenisch hat die ‚Empreß of Britain' unter Deck geschoben." Das war das britische 40000 Tonnen-Fahrgastschiff, das die Luftwaffe angeknackt hatte. „Ich kann mir so richtig vorstellen, wie Jenisch mit hängender Zunge da hinauf gerobbt ist", sagte der Admiral. Er war glänzender Laune.

„Na, Prienchen, wann willst du wieder raus?" fragte er nach einer Weile.

„In zehn Tagen, Herr Admiral, wenn auf der Werft alles klappt."

Jetzt war meine Stunde gekommen. Möglichst harmlos fragte ich: „Wie ist es nun, Günther, nimmst du mich mit oder nicht?"

Fuhrmann, der Flaggleutnant, griente und hielt sich die Hand vor den Mund. Der Befehlshaber zog die Brauen hoch, sah auf Prien, dann auf mich, wieder auf Prien; er mochte ahnen, daß da etwas im Spiele war. „Also meinetwegen, Frank", sagte er plötzlich, „steigen Sie ein." Damit war es entschieden.

Wenig später gingen wir in See. Der November führte sich mit stürmischem Südwest ein, es regnete in Schauern, die Wolken jagten unter dem Himmel dahin, die Kimm war verschmiert.

Von der ersten Stunde an merkte ich, daß ein rasant harter Ton auf diesem Boot herrschte. Der Kommandant selbst, aber auch v. Varendorff und Bothmann, der Leitende Ingenieur, zeigten sofort die Zähne, wenn das geringste nicht funktionierte. Trotzdem hatten die Männer durchweg frische, helle Gesichter.

Ich erwähne dies nicht unabsichtlich, hält sich doch hartnäckig ein schon zu Priens Lebzeiten kursierendes Gerücht, daß der berühmte Kommandant „bei seiner Besatzung unbeliebt" gewesen sei. Hierzu ist folgendes zu sagen: Sicher war Prien ein strenger Vorgesetzter, aber er verlangte von anderen nicht mehr als von sich selbst, und er erwartete von jedem Manne seiner Besatzung die gleiche Hingabe an den Dienst und die gleiche unbedingte Einsatzfreudigkeit, die ihm zur zweiten Natur geworden war. Wer dieser Erwartung nicht genügte, wer dienstlich versagte oder gar „luschte", wurde gnadenlos abkommandiert. Nun vergesse man nicht, daß es damals als Auszeichnung und Ehre galt, bei Prien auf U 47 zu fahren. Wer aus einem anderen Grund

„Es gibt viel zu erzählen"
(Prien mit Flugzeugbesatzung)

abkommandiert wurde, als weil er befördert war oder nach Durchlaufen eines Fortbildungslehrganges befördert werden sollte, tat gut daran, sich nach einer

plausiblen Begründung für seine Abkommandierung umzusehen. Und dann trat naheliegenderweise das ein, was Prien einmal — als Warnung für sich selbst — in sein Kriegstagebuch schrieb: „daß der Mensch naturgemäß dazu neigt, eigene Mißerfolge entweder anderen in die Schuhe zu schieben oder wenigstens nicht an sie zu glauben." Das heißt an „weniger ehrenvollen" Abkommandierungen war nicht der Abkommandierte schuld, sondern — Prien.

Meine eigenen Beobachtungen auf U 47 während der Zeit vom 3. 11. bis 6. 12. 1940 umfassen nicht einen einzigen Fall von Härte oder Ungerechtigkeit Priens gegen einen Untergebenen, ob Offizier, Unteroffizier oder Mann, obwohl die Unternehmung durch das schlechte Herbstwetter behindert, wenig erfolgreich und sehr anstrengend war, und Temperamentsausbrüche des Kommandanten angesichts der außerordentlichen nervlichen Belastung keineswegs verwunderlich gewesen wären.

Eine gewisse Härte des Dienstbetriebes gerade in den ersten Stunden nach dem Auslaufen habe ich auch auf anderen Booten erlebt; sie waren sozusagen „Satz", um den Urlaubs-, Land- und Werftschlendrian auszutreiben und jedem auf die schnellste Weise klarzumachen, daß mit dem Beginn der Feindfahrt alle Fähigkeiten jedes einzelnen in höchster Bereitschaft stehen mußten.

So erinnere ich mich zum Beispiel an die Worte eines anderen Kommandanten, die er an seine auf dem auslaufbereiten Boot angetretene Besatzung richtete:

„Kerls! Es geht wieder los. Der Krieg beginnt gleich draußen hinter den Molen. Feindliche Flugzeuge, U-Boote, Minen! Da heißt's aufpassen von der ersten Minute an. Wer nicht spurt, den haue ich unangespitzt durch den Druckkörper! Wegtreten auf Manöverstationen!"

Das war ein rauher Ton, aber die Männer hatten verstanden und warfen grinsend die Leinen los.

Im Gegensatz zu dem mir schon damals zu Ohren gekommenen Gerücht von der „Unbeliebtheit" Priens hatte ich während der ganzen Unternehmung den Eindruck, daß Kommandant und Besatzung in der für U-Boote typischen Weise zusammengehörten, durch gemeinsame Gefahren und Erfolge zusammengewachsen waren und daß die Besatzung an ihrem Kommandanten hing.

So etwas läßt sich freilich nicht „beweisen". Wer aber nur ein einziges Mal erlebt hat, wie es ist, wenn eine Besatzung nicht das hundertprozentige Vertrauen hat, bei ihrem Kommandanten in den richtigen Händen zu sein, der weiß, wann es „richtig" ist und wann nicht. Und bei Prien war es „richtig".

Da stand ich einmal in den ersten Tagen in der Zentrale. Prien hatte sein Essen in ziemlicher Hast in sich hineingeschlungen, und ich war gerade im Begriff, ihm in den sperrigen Mantel zu helfen, als mich ein Blick Gustav Böhms, des Zentralmaschinisten, zurückhielt. Verwundert hielt ich inne. Prien verschwand im Turmaufgang.

„Dem dürfen Sie nie helfen", flüsterte Gustav, „das kann er nicht haben. Dann wird er fuchsteufelswild. Niemals helfen. Der muß alles alleine machen!" Ich zeigte klar. Da ging ein Lächeln über sein breites, freundliches Gesicht. Er sagte nichts mehr, aber ich wußte genau, was er sagen wollte: „Ich kenne ihn nämlich, ich fahre schon seit dem ersten Kriegstage bei ihm und weiß, was er gern mag und was nicht."

Und Wochen später, Wochen, in denen sich „nichts" ereignet hat, in denen wir erfolglos, ohne etwas zu sichten, in den schweren Novemberseen herumgegeigt sind.

„Das kann eine lange Unternehmung werden", sagt Prien, „ehe wir unsere Aale nicht anständig los geworden sind, geht Papa bestimmt nicht auf den Rückmarsch." Und plötzlich platzt ihm der Kragen, und er flucht wie ein Berserker auf das Wetter; denn es weht gerade wieder mit Windstärke sieben bis acht und zunehmend aus Nordosten.

Ist es nicht zum Verrücktwerden?!

Und nachmittags — wieder brausen gerade einige Böen über uns hin — erscheint er auf der Brücke: „Himmel — — verflucht! Ich wollte, ich könnte diesen Wind sich selber um die Ohren schlagen!"

Wir alle sind durchaus in dieser Stimmung. Soviel Tage in See und nichts, aber auch nichts als Sturm, Sturm, Böen, Regen, hohe Seen, Gebirge, die heranrollen, Bergfahrt, Talfahrt, Überholen links, Überholen rechts, zersplitterndes Geschirr, unappetitliche Stilleben am Fußboden, nasse Kleider, klamme Kojen, — es ist deprimierend.

In der Abenddämmerung muß ein Heizer hinunter an Oberdeck, angeleint und mit Schwimmweste, um einen Tank umzustellen. Prien persönlich leitet die Arbeit, steht mit der Rettungsboje wurfbereit...

Naß bis auf die Haut, klappernd vor Kälte kommt der Mann endlich zurück. „Gut gemacht", sagt Prien anerkennend, „aber nun rasch runter, warm anziehen, und lassen Sie sich einen Kognak geben."

Die Brückenwache schmunzelt hinter ihren Gläsern.

Weiter ging die Unternehmung mit Sturm, Nässe, Mißerfolg. Eines Nachts erbaten wir vom BdU Heimmarsch nach Deutschland. Kommandant und Besatzung wollten gern Weihnachten zu Hause sein. Das Boot sollte die fällige Werftüberholung in der Heimat bekommen. So war es — eigentlich — schon vor der Ausreise abgemacht. Statt dessen bekamen wir nun Anweisung, in den französischen Atlantikstützpunkt — nach Lorient — zurückzukehren. Das schlug ein wie der Blitz. Bothmann ist ganz blaß vor Zorn, und von Varendorffs blonder Schopf sträubt sich noch borstiger als sonst.

Prien kneift nur die Lippen ein. „Varendorff", fragt er eiskalt, „wieviel Proviant haben wir noch?"

„Für zwölf Tage, Herr Kaleu!"

Einen Augenblick ist es still.

„Ich will's denen schon zeigen", bricht Prien los, „nicht eine Sekunde eher gehe ich hinein, als bis ich Erfolg gehabt habe, oder bis der letzte Tropfen Sprit verfahren ist."

Und dann — im letzten Augenblick — kam er doch noch, der so hart und zäh angestrebte Erfolg. Aus einem Geleitzug versenkten wir mit den letzten uns ver-

bliebenen Torpedos zwei Dampfer mit geschätzten 17000 BRT, und dann ging es heim, und alle die großen und kleinen Arbeiten, die die Werft ausführen sollte, kamen zu Papier. Es war viel; das Boot hatte eine gründliche Überholung dringend nötig. Gerade deshalb hatte es eigentlich zur Bauwerft nach Kiel sollen. In einem „ellenlangen" Funkspruch gab Prien alle erforderlichen Reparaturen nochmals an den BdU durch. Nun mußte der doch begreifen! Ein erneuter Funkspruch des BdU bestätigte jedoch: Einlaufen Lorient! Was wir nicht wußten, auch Prien nicht, war, daß in der Zeit unserer Abwesenheit die Werft in Lorient an Leistungsfähigkeit erheblich zugenommen hatte. So fluchten wir und — gehorchten.

Prien und Bothmann aber schwuren, daß sie der Werft nichts schenken würden, und sie haben diesen Schwur getreulich gehalten. Sie haben nicht geruht, bis die Werft auch den kleinsten Posten ihres langen „Wunschzettels" auf das gewissenhafteste erledigt hatte. Sie haben „Papa" Scheel, den Flottilleningenieur, dazu gebracht, sich die Haare zu raufen und die Stunde zu verwünschen, in der das Boot nach Lorient gerufen, anstatt nach Kiel geschickt worden war. Aber sie haben dann auch ein tadelloses, in jeder Hinsicht frontfähiges Boot gehabt, als sie am 20. Februar 1941 wieder auslíefen.

Prien und seine Besatzung waren sichtlich enttäuscht, zu Weihnachten nicht nach Kiel zu kommen, und sie machten dieser Enttäuschung durch Schimpfen Luft. „Das hat man nun von der verdammten Berühmtheit", sagte Prien einmal, „nur damit es nicht aussieht, als ob die ‚Stars' bevorzugt würden, zerrt man uns zu Weihnachten nach Lorient, anstatt uns nach Kiel zu schicken. Man kann die ‚Gerechtigkeit' auch übertreiben."

Mit dem Morgengrauen des 7. Dezember bekamen wir Land in Sicht, die nun schon so vertraute französische Atlantikküste, vor der die Vorpostenboote wachsam auf und ab standen. Signal und Gegensignal. Gruß und Gegengruß, die Einfahrt öffnete sich vor uns, wir waren drinnen. Das Schüttern und Dröhnen der Diesel ließ nach, ruhig lag das Boot in dem hier unter dem Schutz der Küste glatten Wasser. Sachte glitten wir in den Hafen hinein.

Am nächsten Tage waren wir zur Berichterstattung beim BdU.

Prien brachte auch die Weisung zum Einlaufen nach Lorient zur Sprache. Er sagte: „Der Allgemeinzustand meines Bootes machte nach meiner Ansicht eine Grundüberholung in Kiel notwendig. Ich habe das Gefühl gehabt, daß man hier im BdU-Stab glaubte, ich benutze das nur als Vorwand, um Weihnachten in die Heimat zu kommen."

Der BdU lächelte. „Und Weihnachten spielte gar keine Rolle?"

Alles schmunzelte.

„Natürlich spielte es eine Rolle, Herr Admiral", antwortete Prien. „Es war sehr schön, daß die fällige Grundüberholung mit Weihnachten ungefähr zusammenfiel. Aber um Kiel gebeten habe ich, weil das Boot es nötig hat. Hier..." er blätterte in seinem Kriegstagebuch „ich... habe doch noch den zweiten Funkspruch gemacht: ‚Ausgefallen: Hauptlenzpumpe Trimm- und Backbord-Kühlwasserpumpe, gesamte Schießleitanlage, Kommandoanlage. Undicht: alle Abgasklappen, Turmluk, Kurbelwellendurchführung. Bei höheren Fahrtstufen starke Ölverluste. Erhebliche Überholungsarbeiten an Torpedorohren, Diesel-, Elektro-, Luft- und Tauchanlage. Mindestreperaturdauer sechs Wochen!' Ich hätte mir doch nie erlaubt, diesen zweiten Funkspruch zu machen, Herr Admiral, wenn ich nur zu Weihnachten nach Hause gewollt hätte. Als ich dann wieder „Einlaufen Lorient" bekam, hatte ich das Gefühl: man glaubt mir nicht, und ich weiß nicht, ob ich das verdient habe."

„Nein, Prien", sagte der Admiral mit einem kleinen Zwinkern um die Augen, „das hast du bestimmt nicht verdient, und das hat hier auch niemand gedacht, aber du mußt uns schon zubilligen, daß wir hier uns auch etwas denken bei unseren Befehlen. Wie ihr draußen, so übersehen wir hier drinnen die örtliche Lage besser. Die Werft Lorient hat jetzt einen Stamm von deutschen Facharbeitern; sie kann was — der Kaptlt. Scheel hat mir gemeldet, daß dein Boot hier jetzt ebenso tadellos gemacht werden kann wie in Kiel. Darum habe ich dich nach Lorient kommen lassen. Und dann... wenn dein Boot so kaputt ist wie du sagst, konnte ich dir die lange Reise „oben rum" und durch die Nordsee doch gar nicht mehr zumuten."

Wir feixten. Prien guckte verdutzt, und dann brachen wir alle in Lachen aus.

Auch diese Unterredung, die — nicht dem Wortlaut, aber dem Sinne und dem Geiste nach — richtig wiedergegeben ist und deren Zeuge ich war, erwähne ich so ausführlich, weil eines der prominentesten unter den Nachkriegsgerüchten um Prien auch hier wieder von einem „Zerwürfnis" zwischen Prien und dem BdU wissen will, das schließlich zur Meuterei Priens und dazu geführt habe, daß er ein erneutes Auslaufen mit dem Hinweis auf den schlechten Zustand seines Bootes verweigert habe.

PRIENS LETZTE FAHRT

WEIHNACHTEN kam, und es kam das neue Jahr, ehe ich Prien wiedersah.

„Mensch, ich kriege ein neues Boot", begrüßte er mich, „Prost Neujahr! Der BdU hat mich nämlich vor die Wahl gestellt, ob ich ein neues Boot haben wollte, oder ob ich lieber Nachwuchslehrer werden wollte, auf 'ner U-Schule oder als Fähnrichserzieher."

„Und?"

„Na, war doch klar", sagte er, „'n neues Boot, Mensch!"

„Und was hat der BdU dazu gesagt?"

„Der? ‚Prien, ich will dich nicht ablösen, wenn du noch fahren willst, aber glaub' nicht, daß du dich stärker machen mußt, als du bist. Jeder braucht mal eine Erholung'. Und da habe ich gesagt: Wenn ich jetzt den alten Bock in die Heimat bringe und ein neues Boot in Dienst stelle und einfahre, — da gehen Monate drüber hin, da hab ich Zeit genug, mich zu erholen. Und da hat er 'n Augenblick geguckt, und dann hat er gesagt: ‚Also gut, Prien, du kriegst ein neues Boot.'"

Ich betone auch hier, daß dieses Gespräch nicht dem Wortlaut, aber dem Sinne und dem Inhalt nach richtig wiedergegeben ist.

Priens Auslaufen verzögerte sich um einige Tage, da sich bei der Probefahrt noch verschiedene kleine Fehler herausstellten.

Endlich wurde der Auslauftag festgesetzt. Am letzten Abend lud Prien seine Offiziere, die beiden neu an Bord kommandierten Fähnriche und mich zum Essen ein. Wir fuhren hinaus nach Riec, einem Dorf, in dem Mélanie, eine alte bretonische Meisterköchin, ein weithin

bekanntes Gasthaus betreibt. Wir saßen dort einen langen Abend bei allerlei guten Dingen, lenzten eine Flasche, noch eine und noch eine und spannen ein

Die letzte Unterredung mit Dönitz

langes Garn von Handelsschiffen und Yachten, von dicken Kriegsschiffen und Unterseebooten. Prien war in strahlendster Laune.

Am nächsten Vormittag, auf dem Platz vor der Präfektur in Lorient, meldete er sich beim BdU zur Unternehmung ab. Lange wanderten die beiden Männer im Gespräch auf und ab. Ich sah, wie der BdU mehrmals Prien im Gehen vertraulich am Ellenbogen ergriff, hörte, wie Prien einmal lachte und lebhaft antwortete. Schließlich blieben sie in meiner Nähe stehen, und der Admiral machte, zu mir gewandt, eine Bemerkung wie: „Na, wollen Sie schon wieder photographieren, Sie schrecklicher Mensch?!" Im gleichen Augenblick hatte ich auch schon abgedrückt, nicht ahnend, daß dies die letzte Aufnahme der beiden sein sollte und daß sie einander nie wieder sehen würden.

Am Nachmittag lief Prien aus. Sein Lederpäckchen, das frisch aus der Reinigung kam, saß ihm steif und glänzend am Leibe; die Hose zeigte sogar eine Andeutung von Bügelfalte. „Sieht komisch aus, was?" lachte er, als er bemerkte, wie ich ihn kritisch betrachtete. Der Überzug seiner Mütze war frisch gestärkt und blendend weiß.

Wir fuhren hinunter zum Boot. Alle Offiziere, denen der Dienst irgend Zeit ließ, viele Soldaten und Werftarbeiter drängten sich vor dem Boot. Ein junges Mädchen überreichte einen Strauß Kamelien, die in der Bretagne schon früh im Jahre zu blühen beginnen. Prien plauderte ein Weilchen mit ihr, nachdem er sich eine Blume ins Knopfloch gesteckt hatte. Dann ging er an Bord, nahm die Meldung entgegen, meldete das Boot beim Flottillenchef ab, befahl „Wegtreten auf Manöverstationen" und kam noch für einige Minuten zu uns herauf auf die Pier.

Endlich war die Zeit des Abschieds gekommen. Er schüttelte zahllose Hände und ging über den Laufsteg an Bord. Als letzter verabschiedete ich mich von ihm: „Machs' gut, Günther, und komm gesund zurück!"

„Danke", sagte er, „schade, daß du nicht wieder mitkommst. Ich habe ein prima Gefühl von dieser Unternehmung. Ich glaube, das wird eine große Sache."

„Du weißt doch", sagte ich, „das Papier..."

Er lachte. „Na, laß man, ist ja nicht aller Tage Abend. Wir fahren bestimmt noch mal zusammen!"

Ein Händedruck: „Machs' gut, Günther."

„Auf Wiedersehen."

„Auf Wiedersehen."

Ich ging an Land, der Laufsteg wurde eingezogen, das Boot warf die Leinen los. Fauchend sprangen die Diesel an, es legte ab, zog ein wenig zurück und fuhr dann mit brausender Fahrt an uns vorbei, hinaus.

Der Beginn der neuen Unternehmung schien Priens Vorgefühl rechtzugeben. Schon nach wenigen Tagen meldete er die Versenkung von 22000 BRT. Für kurze Zeit verlor ich dann das Boot aus den Augen, da ich dienstlich nach Berlin mußte. Auf der Rückreise traf ich im BdU-Quartier in Paris, Boulevard Suchez 18, den Chef der Operationsabteilung, Kapitän Godt.

Unmittelbar vor dem letzten Auslaufen

„Wie geht es Prien?" fragte ich, nachdem ich kurz Bericht erstattet hatte. Wir standen im Speisezimmer in der Nähe des Fensters, und das Bildnis eines längst verblichenen Herren de Forestà in altertümlicher Pracht schaute gleichmütig auf uns herab. Godt zögerte eine Sekunde mit der Antwort. Dann blickte er mich voll an und sagte kurz, rauh und wie abwehrend: „Nicht gut, Frank, wir haben Sorge." Sprachs, wandte sich jäh zum Fenster, blickte hinaus in den grauregnerischen Winterhimmel und wiederholte,

mit den ein wenig verkrümmten Fingern der Linken an die Scheibe trommelnd: „Wir haben Sorge, tja...“ Ich stotterte irgend etwas; zu unerwartet traf mich diese Nachricht. Godt sagte nichts mehr; nur das Trommeln seiner Finger auf der Scheibe dauerte an. Endlich, über die Schulter unter verstärktem Trommeln: „das Boot hat seit Tagen auf Anforderung nicht mehr geantwortet.“

Ich wußte, was das hieß...

In die Befehlsstelle in Kernevel zurückgekehrt, ließ ich mir im Lagezimmer sofort die Funksprüche geben.

Was hatte Prien zuletzt gemeldet? Hier ... „Feind in Sicht, Feind in Sicht!“ Dann: „beim Geleitzug eine Sunderland.“ Am Abend: „Wasserbombenverfolgung. Habe Fühlung verloren, stoße nach. Bisheriger Erfolg 22 000 BRT Prien.“

Im Morgengrauen meldet Prien noch einmal. — Um 23 Uhr antwortet er auf die Frage nach seinem Standort nicht mehr. Eine lange, lange Zeit des Wartens vergeht. Immer erneute Anfragen bleiben ohne Antwort. Von Tag zu Tag schwindet die Hoffnung, diese letzte Hoffnung, an die wir uns klammern: das Boot könnte einen FT-Versager haben. Endlich, am 21. 4. 1941, wurde das Boot mit Wirkung vom 7. 3. 1941 für vermißt erklärt. Dazu die abschließende Bemerkung:

„Die gesamte Besatzung ist mit Kommandant geblieben.

Für den Befehlshaber der Unterseeboote:

Der Chef der Operationsabteilung:

gez. Godt.“

Ich habe nicht mehr viel hinzuzufügen, nicht mehr, als daß die Geschehnisse um Prien, zu deren Zeugen mich Zufall oder Schicksal gemacht haben, der Wahrheit entsprechend wiedergegeben sind.

EIN GERÜCHT ENTSTEHT

WENN aus den U-Bootshäfen an der Atlantikküste, der Nordsee oder der norwegischen Küste in die Befehlsstelle der U-Bootsführung die Meldung kam, daß ein U-Boot zur Feindfahrt ausgelaufen sei, wurde auf der großen Operationskarte an der Längswand des Lagezimmers ein Fähnchen mit der Nummer des Bootes gesteckt und in die sogenannte Unternehmungsliste die Nummer des Bootes und das Auslaufdatum eingetragen. Tag für Tag wanderte das Fähnchen auf der befohlenen Marschroute, wie das Boot, hinaus in den Atlantik. Jeder Funkspruch wurde registriert und die Stellung des Fähnchens entsprechend verbessert. Mit dem Einlaufdatum nach beendeter Unternehmung wurde die letzte Spalte der Unternehmungsliste für dieses Boot geschlossen.

Aber häufig konnte diese letzte Eintragung nicht gemacht werden. Die erwarteten Meldungen eines Bootes blieben aus. Auf funktelegraphische Anforderung kam keine Antwort mehr. Das konnte verschiedene Gründe haben, aber aus langer Erfahrung wußte man im Stabe der U-Bootsführung, wann man „Sorge“ haben mußte. Hunderte von Malen klammerte man sich an die Hoffnung, daß besondere Umstände das Boot zum Schweigen zwangen, oder vielleicht die Funkanlage des Bootes ausgefallen sei. Tatsächlich hat, wenn auch nur in ganz wenigen Fällen, ein verloren geglaubtes Boot nach Wochen sich wieder gemeldet. Erst wenn nach Brennstoff- und Lebensmittelvorrat das Boot unmöglich noch in Fahrt sein konnte, war es sicher, daß es nicht mehr zurückkehren würde. Das Fähnchen auf der Operationskarte, das oft schon seit vielen Tagen seine Stellung nicht mehr geändert hatte, wurde auf ein besonders abgestecktes Feld gesteckt, und in der Unternehmungsliste trat an Stelle des Einlaufdatums ein Kreuz. Der Flottillenchef benachrichtigte die Angehörigen, daß das Boot vermißt sei (Vermißt-Meldung).

Noch blieb die Hoffnung, daß die Besatzung, oder wenigstens ein Teil, in Gefangenschaft geraten sei. Zum Glück hat sie sich häufig bestätigt. Durch den Rundfunk oder über das Internationale Rote Kreuz in Genf gab die britische oder amerikanische Regierung die Namen der gefangenen U-Bootsleute bekannt. Das geschah aber oft erst Wochen oder Monate nach der Gefangennahme. Denn solange die deutsche U-Bootsführung annehmen konnte, daß das Boot noch fuhr, solange hielt der Gegner auch die Vernichtung des Bootes geheim. War aber die Unternehmungsdauer abgelaufen, oder mußte der deutschen U-Bootsführung der Verlust des Bootes aus anderen Gründen bekannt sein, dann war die Bekanntgabe der Namen der Gefangenen eine menschliche Pflicht, und diese Pflicht haben die Marinen Englands und der Vereinigten Staaten auch immer erfüllt.

War also nach einer angemessenen Zeit keine Gefangenenmeldung eingegangen, dann konnte mit unbedingter Sicherheit mit dem Totalverlust von Boot und Besatzung gerechnet werden. Erst dann auch erhielten die Angehörigen die Nachricht, daß die Soldaten gefallen seien (Verlust-Meldung).

Es ist während der ganzen Dauer des Krieges und beim Verlust von rund 700 U-Booten nicht ein einziges Mal vorgekommen, daß nach dieser Verlustmeldung noch Nachrichten eintrafen, daß einer der Soldaten doch in Gefangenschaft war. Auch nach dem Kriege mußte keine dieser endgültigen Meldungen widerrufen werden.

Prien und Schepke

Als Prien am 8. März morgens auf Anfrage nicht antwortete, meldete der Befehlshaber der Unterseeboote seine „Sorge“ an die Seekriegsleitung. Wenige Tage später traf ein Befehl aus dem Führerhauptquartier ein, den möglichen Verlust von U 47 streng geheimzuhalten. Eine Bekanntgabe, auch an die Angehörigen, dürfe erst nach ausdrücklicher Genehmigung vom Führerhauptquartier erfolgen.

Ende März, sechs Wochen nach dem Auslaufen des Bootes, rief Frau Prien

den ihr persönlich bekannten Admiral von Friedeburg an, um etwas über ihren Mann zu erfahren. Friedeburg konnte ihr befehlsgemäß nur sagen: „Prien befindet sich auf einer langen Fahrt, auf ausdrücklichen Befehl des Führers darf nichts weiter gesagt werden." Frau Prien glaubte, daß das Boot wieder für eine besondere Unternehmung, ähnlich Scapa Flow, eingesetzt worden sei. Eine Rundfunkmeldung über die vorzeitige Beförderung Priens zum Korvettenkapitän „wegen besonderer Tapferkeit" schien das zu bestätigen.

In der zweiten Hälfte April lief die Operationsdauer des Bootes ab, Brennstoff- und Lebensmittelvorräte mußten verbraucht, das Boot konnte nicht mehr in Fahrt sein. In der Flottille und auch auf der Werft, die das Boot zur Fahrt ausgerüstet hatten, konnte man sich das ausrechnen. Der Befehlshaber der U-Boote drängte auf Freigabe der Vermißt-Meldung. Ende April schließlich durften die Angehörigen benachrichtigt werden mit dem ausdrücklichen Vermerk, die Nachricht sei geheimzuhalten.

Gleichzeitig mit Prien waren die Boote U 99 und U 100 unter dem Kommando der bekannten Ritterkreuzträger Kretschmer und Schepke verlorengegangen. Hitler glaubte, den Verlust von drei der bewährtesten Kommandanten nicht ohne nachteilige Auswirkung auf die Volksstimmung bekanntgeben zu können.

Aber außer den Angehörigen wußten viele U-Boots-Soldaten und Werftarbeiter, auch ohne daß man es ihnen offiziell mitgeteilt hatte, daß Prien nicht von Feindfahrt zurückgekehrt war. Und diese Nachricht sprach sich schnell herum. Der Geheimhaltungsbefehl war nicht nur sinnlos, er gab Anlaß zu Gerüchten. Über die Schweiz und durch feindliche Sender kam die Nachricht vom Verlust Priens und seiner Besatzung, und an die geflüsterte Weitergabe in Deutschland wurden Vermutungen und Behauptungen geknüpft. Der Befehlshaber der U-Boote und auch die Seekriegsleitung drängten erneut, den Verlust des Bootes offiziell bekannt zu geben.

Erst am 23. Mai wurde der Verlust des Bootes und der Tod seiner Besatzung über den Rundfunk bestätigt.

Die Gerüchte aber waren da. Beim Befehlshaber der Unterseeboote horte man davon zum ersten Male im Jahre 1944. Frank erfuhr über einen Freund, auf der Heeresakademie sei erwähnt worden, daß Prien und seine Besatzung wegen Meuterei in eine Strafabteilung an der Ostfront gesteckt worden seien. Über das Oberkommando wurde diese falsche Darstellung sofort richtiggestellt. Woher die Nachricht stammte, ließ sich nicht mehr feststellen. Unter der Bevölkerung aber liefen die Gerüchte weiter. Flüsternd wurden sie weitergegeben, unkontrollierbar und unaufhaltsam.

KAMPF GEGEN IRRTUM UND LÜGE

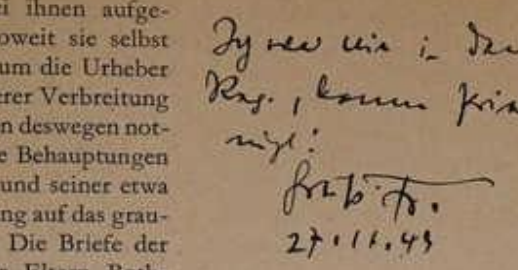
WELCHE Formen diese Gerüchte vor allem nach dem Kriege annahmen, wurde im Anfang dieses Berichtes geschildert. Von Anbeginn an haben vor allem Freunde und Kameraden versucht, diesen Erzählungen nachzugehen und ihre Quellen aufzudecken, entweder um sich selbst Klarheit zu verschaffen in Zweifeln, die in der turbulenten und an Enthüllungen überreichen Nachkriegszeit auch bei ihnen aufgetreten waren oder — soweit sie selbst keine Zweifel hatten — um die Urheber dieser Gerüchte an weiterer Verbreitung zu hindern. Das war schon deswegen notwendig, weil durch diese Behauptungen die Angehörigen Priens und seiner etwa 45 Mann starken Besatzung auf das grausamste gequält wurden. Die Briefe der Mutter Priens und der Eltern Bothmanns haben dies gezeigt.

Die größte Verbreitung hat wohl die Darstellung der Berliner Zeitung „Der Morgen" gefunden. Wie schon berichtet, hat der ehemalige U-Bootskommandant und spätere Journalist Thilo Bode, versucht, von den in diesem Bericht genannten angeblichen Zeugen nähere Auskünfte zu erhalten.

Weder der Elektroschweißer Busse, der in Seddin die Strafakte Priens gefunden haben will, noch irgendein anderer seiner angeblichen Mithäftlinge die genannt worden waren, nicht einmal der Magistrat der Stadt Berlin (Hauptausschuß „Opfer des Faschismus") hat je geantwortet. Der Magistrat der Stadt Leipzig nur sandte einen weiteren Bericht eines Herrn Sünkel, der sich jedoch auf briefliche Anfrage von Bode ebenfalls nicht meldete. Es ist sicher kein Zufall, daß alle diese sogenannten Zeugen, die in der Ostzone wohnen, nun nicht mehr antworten und zu ihren Aussagen stehen.

Der einzige in diesem Zusammenhang genannte Zeuge, der in den Westzonen wohnte, war der Filmschauspieler Gustav Fröhlich. Er wurde in dem Bericht von Sünkel als Angehöriger des Bewährungsregiments 500 genannt, in dem auch Prien gewesen und im April 1945 gefallen sein soll.

Gustav Fröhlich antwortete uns auf eine Anfrage sofort:



Ein weiteres schwerwiegendes Argument des „Morgen"-Berichtes ist die angeblich von Priens Mutter stammende Behauptung, daß der Erste Wachoffizier von U 47, Oberleutnant v. Varendorff „nach dem behaupteten ‚Untergang mit voller Besatzung' des Prien-Bootes als Kommandant eines anderen Bootes fuhr."

Das stimmt! Der Oberleutnant z. S. v. Varendorff war Kommandant des Unterseebootes U 213, mit dem er später ebenfalls vor dem Feinde blieb. Varendorff hat allerdings die letzte Fahrt U 47 nicht mitgemacht, sondern ist kurz vorher abkommandiert worden, — eben um als Kommandant ein neues Boot zu übernehmen. Und das war nichts ungewöhnliches.

So verschieden auch die Gerüchte um Priens Ende in ihren Einzelheiten sind, in einem Punkte stimmen sie alle überein: Prien sei mit seiner gesamten Besatzung in ein Konzentrationslager oder Gefängnis eingeliefert worden. In keinem der Berichte ist aber je behauptet worden, daß irgendwann auch die gesamte Besatzung (das sind, wie schon gesagt etwa 45 Mann) mit Prien erschossen worden sei. Es müßte also doch einmal der eine oder andere seiner Mannschaft aufgetaucht sein und über den ganzen Hergang einwandfrei Auskunft geben können. Wo solche Leute aufgetreten sind, wurden sie sehr schnell als Schwindler entlarvt, wie z. B. jener Unteroffizier, der sich wenige Tage nach der Kapitu-

lation bei einer Minensuch-Einheit in Cuxhaven als Maat von Priens letzter Besatzung ausgegeben hat.

Im Jahre 1948 tauchte bei einer Hamburger Tageszeitung ein Mann auf, der ebenfalls behauptete, zur Besatzung von Prien zu gehören. Er wolle, so sagte er, über das Schicksal Priens und seiner Besatzung berichten. Er erbot sich, als Zeugen einen weiteren Kameraden aus der Mannschaft U 47 herbeizuholen. Da die Zeitung eine zugkräftige Sensation ersten Ranges erhoffte, drückte sie diesem Mann einen erbetenen Vorschuß von mehreren hundert Mark in die Hand, damit er diesen Zeugen aus Bayern heranschaffe. Die eifrigen Redakteure warten noch heute auf seine Rückkehr.

Wie leicht selbst ehemalige Marineoffiziere sich durch Schwindler täuschen ließen, mag folgender Vorfall beweisen:

Anfang 1947 gab sich ein später nicht mehr feststellbarer Mann gegenüber einem jüngeren ehemaligen U-Bootsoffizier, dem Sohn eines Generals, bei einem zufälligen Zusammentreffen in einem Münchener Hotel als der bekannte U-Bootskommandant Endraß aus (Endraß war bei der Unternehmung gegen Scapa Flow Erster Wachoffizier von U 47 und ist später auch als Kommandant eines U-Bootes gefallen). Der erwähnte ehemalige U-Bootsoffizier ließ sich von dem falschen Endraß durch einige Angaben aus dem U-Bootsleben tatsächlich überzeugen. Als er wenige Tage später einem älteren Kameraden davon erzählte, der über die tatsächlichen Vorgänge besser unterrichtet war und sich diesen Herrn „Endraß" mal etwas näher besehen wollte, war dieser nicht mehr aufzufinden.

Auch Herr Grann, der, wie anfangs berichtet, durch seine rührseligen Geschichten die Frau Barten wochenlang beschwindelte und in unverantwortlicher Weise mit ihr Schindluder getrieben hat, ist niemals auf U 47 gefahren.

Mit seiner Phantasiegeschichte aber hat er zwei Jahre später noch einmal einen großen Erfolg.

Am 3. April 1947 findet vor der Spezial-Abteilung 132 des Amtsgerichts Hamburg unter dem Aktenzeichen AG 132 DLs 1523/47 eine Verhandlung gegen „Hermann und andere" statt, ein Strafverfahren wegen Schwarzschlachtung; denn für derlei Delikte ist die Abt. 132 zuständig, und hinter dem „und andere", das die Namen einer Anzahl von Angeklagten summarisch zusammenfaßt, verbirgt sich auch ein gewisser Heinz Grann.

Der Verteidiger, den er sich aus dem Untersuchungsgefängnis wählt, ist der Rechtsanwalt Dr. Ph., und dieser findet in dem großen roten Gebäude mit den vielen vergitterten Fenstern bald seinen Klienten, einen Beinamputierten mit dunklem Spitzbart, „mit Ubootsbart", wie der Anwalt es nennt. Und dieser Mann hat eine erschütternde Geschichte zu erzählen, die gleiche Geschichte, die er vor Jahr und Tag Frau Barten vortrug, die Leidensgeschichte der Ubootsbesatzung Prien, und er erzählt sie so überzeugend, mit soviel innerer Erregung und Ergriffenheit, daß der Anwalt keinen Augenblick an der Wahrheit seiner Worte zweifelt.

Zu seiner Person gibt Grann in seiner Vernehmung an, am 25. 11. 1911 als Sohn des Bauern Gustavo Grann in Valenca-Ungarn geboren zu sein. Er sei dann später mit seiner Mutter nach Deutschland gekommen und mit dem 15. Lebensjahr „zur Marine" gegangen, wo er bis 1941 geblieben sei, zuletzt als Angehöriger der Besatzung Prien, mit der er wegen Befehlsverweigerung und Wehrkraftzersetzung ins KZ gekommen sei. 1945 sei er aus Belsen entlassen

worden und seit Juni dieses Jahres in Hamburg selbständiger Blumenhändler, verheiratet und mit einem Monatseinkommen, das er zur Zeit seiner Inhaftierung selber auf 3000 RM monatlich schätzt.

So liest es auch der Staatsanwalt in seiner Akte 15 Js 872/47, und so liest es der Amtsgerichtsrat Dr. W., der am 3. April 1947 in der Strafsache gegen „Hermann und andere" amtiert.

Ein Richter ist von Berufs wegen an mancherlei gewöhnt, aber es darf hier nicht unerwähnt bleiben, daß er verpflichtet ist, Angaben eines Angeklagten solange für wahr oder zumindest für möglich zu halten, als nicht das Gegenteil erwiesen ist. Und so rollt denn vor dem aufmerksam lauschenden Gericht noch einmal die düstere Geschichte vom Schicksal Priens und seiner Männer ab. Grann erzählt sie selbst, stockend vor Erregung und innerer Ergriffenheit, die Stimme zuweilen von Tränen erstickt; er selbst, Träger hoher Auszeichnungen, ja, diesmal sogar des Ritterkreuzes, hat ja zu Priens Besatzung gehört und das tragische Schicksal seines berühmten Kommandanten geteilt.

Das Gericht verurteilt den Angeklagten Grann wegen Schwarzschlachtung zu 9 Monaten Gefängnis.

Aber während sonst bei Strafen von mehr als 6 Monaten Gefängnis keine Bewährung gegeben wird, erhält Grann, wie es sein Verteidiger beantragt, trotz seiner 9 Monate Gefängnis Bewährung zugebilligt.

Leider verbieten bestehende Gesetzesvorschriften Außenstehenden die Einsicht in staatsanwaltschaftliche Akten, und ein Rechtsanwalt kann mit Rücksicht auf seine Berufspflichten keine Mitteilungen machen, die geeignet wären, seinen ehemaligen Klienten zu schädigen. So fehlt uns die Möglichkeit, auch aktenmäßig zu belegen, daß Grann nur mit Rücksicht auf seine hohen Kriegsauszeichnungen und seine Leiden im KZ die bei der Höhe seiner Strafe ganz ungewöhnliche Rechtswohltat der Bewährung zugebilligt bekam und seine 9 Monate nicht abzusitzen brauchte. Fest steht jedenfalls — und das erscheint bezeichnend für jene Zeit der unentwirrbaren Vermengung von Wahrheit und Gerücht — daß er in aller Öffentlichkeit einem Gericht seine Lügen auftischen konnte, ohne daß ihm auf den Kopf zugesagt wurde, er sei ein Schwindler.

Seit August 1948 ist Grann „unbekannt verzogen". Seine Ehe ist geschieden, und es besteht nicht nur die Vermutung, daß er sich wieder ins Ausland gewandt hat, sondern auch, daß der Name Grann ein angenommener, wenn nicht ein gestohlener ist.

Aber nicht nur im Durcheinander der ersten Nachkriegsmonate haben Schwindler und Großsprecher versucht, aus ihrem angeblichen Erleben mit Prien irgendwelchen Nutzen zu ziehen. 1949 berichtet ein Heinz Rippka in der Zeitschrift „Das Grüne Blatt", Feierabendzeitung für die Familie, Jahrgang 2, Nr. 17 und 18, „als Augen- und Ohrenzeuge über jene Ereignisse, die über Priens Schicksal entschieden". Dieser angebliche Oberleutnant z. See Rippka, der vorgibt, U-Boots-Offizier gewesen zu sein und Prien persönlich gekannt zu haben, erzählt von grauenerregenden Zuständen und Vorgängen in den U-Bootsstützpunkten und auf U-Booten. Das Ganze ist ein Hintertreppenroman billigster Sorte: Nicht nur, daß Boote unter Wasser während einer Wasserbombenverfolgung SOS funken — schon technisch völlig unmöglich — da wird in allen Einzelheiten ausgemalt, wie sich ein U-Bootsmann, der während einer Wasserbombenverfolgung plötzlich wahnsinnig wird, am eisernen Schott den

Schädel einrennt. Da halten Kommandanten ihre Besatzung mit der Pistole in Schach, und Priens Wachoffizier muß abkommandiert werden, weil er geistesgestört ist. Prien selbst brüllt seinen Chef an, als er von ihm den Befehl bekommt, mit einem unklaren Boot in See zu gehen: „Aber das ist doch Mord — dieser Befehl ist doch Mord!" Doch unter dem „leeren Blick" seines Flottillenchefs fügt er sich dem Befehl.

Es ist unmöglich, in Kürze auch nur einen annähernden Begriff von diesem geschmacklosen Phantasieprodukt zu geben. Jeder, der während des Krieges einmal in einem U-Bootsstützpunkt gewesen ist, erkennt sofort die Unwahrheit der Darstellung. Tatsächlich ist nicht ein einziges Wort darin wahr. Nicht einmal die Daten stimmen, denn die genannten Vorgänge sollen sich zwischen dem 12. und 18. März 1941 abgespielt haben. Prien ist aber bereits am 20. Februar 1941 zu seiner letzten Fahrt ausgelaufen.

Dementsprechend ist auch das dem Bericht beigefügte Bild, das den Verfasser, Heinz Rippka, „auf dem Turm seines U-Bootes in tropischen Gewässern" zeigt, eine Fälschung. Herr Rippka, der auf Grund dieses Artikels von dem ehemaligen U-Bootkommandanten Reinhard Hardegen gestellt worden ist, hat zugeben müssen, daß er Prien nicht gekannt hat. Er sei auch nie bei der U-Bootswaffe gewesen, redete sich aber darauf hinaus, daß er als Offizier auf einem Schnellboot das Deutsche Kreuz bekommen habe. Auch das hat sich dann durch Rückfragen bei Offizieren der Schnellbootswaffe als Schwindel herausgestellt.

Die hier beschriebenen Vorgänge geben nur einige der markantesten Fälle wieder, die sich aus den Nachforschungen nach den Prien-Gerüchten ergeben haben. Es ist unmöglich, all die vielen Einzelfälle aufzuführen, in denen sich die angeblichen Behauptungen, dieser oder jener habe Prien in einem Lager oder einem Gefängnis selbst gesehen, als Schwindel oder Irrtum herausstellten. Die angeblichen Zeugen wollten nachher niemals etwas Derartiges gesagt haben. In manchen Fällen handelte es sich um bewußte Schwindeleien von Betrügern um irgendwelcher Vorteile willen, in vielen Fällen erwiesen sich die Gerüchte lediglich als irrtümliche oder übertriebene Weitergabe von Behauptungen, an denen der genannte angebliche Zeuge keine Schuld trug.

In einem Zeitraum von fünf Jahren sind Priens Freunde und Kameraden allen nur irgendwie erreichbaren Spuren nachgegangen. Bis heute hat keiner der angeblichen Zeugen bei direkter Befragung zu seinen Behauptungen gestanden.

Demgegenüber stehen die Personen, die in diesem Bericht bestätigen, daß Prien im März 1941 mit Boot und Besatzung im Atlantik geblieben ist. Diese echten Zeugen stehen jederzeit mit ihrem Namen und ihrer Person für die Richtigkeit ihrer Aussagen ein. Es sind:

Eberhard Godt, Kiel,
Moltkestraße
ehemals Konteradmiral und Chef der Operationsabteilung des Befehlshabers der Unterseeboote, Erster Mitarbeiter des Admiral Dönitz und als solcher an der Vorbereitung und Leitung sämtlicher U-Bootsunternehmungen maßgeblich beteiligt.

Hans Meckel, Hamburg 39,
Henry-Budgestraße 7
ehemals Fregattenkapitän und Leiter des Funkdienstes der U-Bootswaffe, sah alle ein- und ausgehenden Meldungen und Befehle zwischen Booten, Befehlsstelle und Stützpunkten.

Dr. Wolfgang Frank, Hamburg,
Adolphstraße 42
ehemals Oberleutnant und Kriegsberichter im Stab des Befehlshabers der Unterseeboote, kennt die geschilderten Vorgänge aus eigenem Erleben an Bord, persönlicher Kenntnis Priens und seiner Besatzung und dem Studium amtlicher Unterlagen.

Otto Kranzbühler, Nürnberg,
Maximilianstraße 28
ehemals Flottenrichter und als Kriegsgerichtsrat in der Rechtsabteilung des Oberkommandos der Kriegsmarine, in der sämtliche Strafakten von Offizieren durch seine Hand gingen.

Wer aber die Zuverlässigkeit dieser Zeugen, die ja zur „Kaste" gehören und auch die Richtigkeit der aufgeführten Dokumente anzweifelt, dem seien noch folgende Aussagen und Schreiben als Ergänzung vorgelegt:

Die Witwe Günther Priens, nach ihrer Verheiratung jetzt Frau Sturm, schreibt:

Grafendobrach, 5. 9. 49.

„... Ihre Absicht, den tendenziösen und profitgierigen Gerüchten um meinen Mann ein Ende zu bereiten durch eine sachliche Darstellung, begrüße ich außerordentlich. Mir ist natürlich durch Presse und durch persönliche Berichte bekannt, welche unsinnigen Behauptungen aufgestellt wurden, doch habe ich bisher selbst davon abgesehen, offiziell dagegen vorzugehen. Obgleich manche Berichte schon recht glaubhaft klangen und von Leuten stammten, die angeblich direkt mit meinem Mann im KZ bzw. an allen möglichen Orten Deutschlands zusammen gewesen sein wollen, habe ich selbst niemals daran gezweifelt, daß mein Mann im Frühjahr 1941 gefallen ist und mir Admiral Dönitz, zu dem ich unbedingtes Vertrauen habe, die Wahrheit gesagt hat. Ich konnte um so weniger an die verschiedenen Gerüchte glauben, als sich meist nach kurzer Zeit ihre Unhaltbarkeit herausstellte bzw. sie in Kürze durch ein neues Gerücht abgelöst wurden.

Ich wäre froh, wenn hierdurch allen Gerüchtemachern Einhalt geboten würde und wünsche Ihnen für Ihre Arbeit den besten Erfolg.

Ihre

Ingeborg Sturm-Prien.

Wem auch dies nichts sagt, weil der Glaube von Frau Sturm-Prien sich lediglich auf das Wort von Dönitz stützt, den überzeugen doch vielleicht die amtlichen Feststellungen der britischen Admiralität:

1. Im Auftrage der britischen Admiralität wurde in England im Jahre 1946 ein offizieller Bericht über den U-Bootskrieg unter dem Titel „Die Schlacht im Atlantik" herausgegeben. (The Battle of the Atlantic, the official accounts of the fight against the U-Boats 1939—1945; prepared for the Admiralty and the Air-Ministry by the Central Office of Information; London: His Majestys Stationery Office.) In diesem Bericht heißt es auf Seite 26:

„... Im Laufe des Monats wurden jedoch sechs U-Boote im Nordatlantik vernichtet, unter ihnen die der drei bewährtesten Kommandanten. Priens Boot wurde durch Wasserbomben des Zerstörers „Wolverine" am 8. März[1] versenkt. Es gab keine Überlebenden. Am 17. März, 3 Uhr morgens wurde Schepkes Boot nach einer Wasserbombenverfolgung zum Auftauchen gezwungen und vom Zerstörer „Vanoc" gerammt und versenkt. Schepke selbst wurde durch den Bug der „Vanoc" zwischen der zerbeulten Brücke und dem Sehrohr ein-

[1] Der Datumsunterschied zwischen dieser Angabe und den Angaben der anderen Dokumente erklärt sich wahrscheinlich dadurch, daß U 47 zuletzt am 7. März morgens funkte und „Wolverine" die Vernichtung am 8. März morgens meldete.

gequetscht und getötet. Eine halbe Stunde später erlitt Kretschmers U 99, das mit U 100 zusammen operierte, das gleiche Schicksal durch den Zerstörer „Walker". Kretschmer selbst geriet lebend in Gefangenschaft."

2. Verwandte Priens in Berlin-Tempelhof fragten bei der britischen Marine, veranlaßt durch den Zeitungsbericht in „Der Morgen", nach dem Schicksal von Günther Prien. Die Antwort lautete:

Marine Minden.

Der Kommandierende Admiral
Britische Marine

Minden B.A.O.R. 9. 8. 1946.

An die Britische Behörde für Kriegsverbrechen. Justiz-Palast Nürnberg.

Abschrift an Herrn Otto Misch, Berlin-Tempelhof, Manteuffelstr. 64a.

Wir bestätigen den Empfang Ihres Briefes vom 25. Juli 1946 und die Übersendung eines Zeitungsartikels aus „Der Morgen" vom 3. Februar 1946.

Dieser Zeitungsartikel ist vollkommen unwahr. Korvettenkapitän Günther Prien war Kommandant von U 47, als dieses am 7. März 1941 durch H. M. S. „Wolverine" versenkt wurde. Es gab keine Überlebenden. Dies ist sowohl durch die Admiralität als auch durch die Berichte der deutschen Marine bestätigt.

Für den Viceadmiral
gez. J. H. Sewes.

Es ist nichts mehr hinzuzufügen. Dokumente, Augenzeugenberichte und amtliche Unterlagen aus deutschen und britischen Quellen ergeben einwandfrei, was geschah:

Das heißt, daß kein „Uhrmacher von Kirkwall" oder sonstiger Agent mit der Planung und Durchführung von Scapa Flow das geringste zu tun gehabt hat,

daß Prien nie und insbesondere nach der Norwegen-Unternehmung nicht „mit den Nerven zusammengebrochen" ist,

daß Prien weder gegen seine Besatzung ungerecht noch bei ihr „unbeliebt" war,

daß er weder nach der Norwegen-Unternehmung noch nach der November-Unternehmung 1940, an der Frank teilnahm, noch zu irgendeinem anderen Zeitpunkt ein „Zerwürfnis" mit dem Admiral Dönitz hatte,

daß Prien nie — und insbesondere nicht im Februar 1941 „gemeutert" und — mit oder ohne Begründung — „das Auslaufen verweigert" hat,

daß er aus freiem Entschluß Kommandant bleiben wollte und auf eigenen Wunsch ein neues Boot bekommen sollte,

daß das Verhältnis zwischen Prien und seinem Befehlshaber bis zuletzt völlig ungetrübt gewesen ist.

Der Abend vor dem letzten Auslaufen Priens Stimmung ist ausgezeichnet

Am 7. März 1941, 04 Uhr 54 meldete Prien einen feindlichen Geleitzug im Quadrat AM 1249, nordwestlich Irlands. Um 23 Uhr des gleichen Tages meldete sich das Boot auf die Anfrage nach seinem Standort nicht mehr. Von diesem Zeitpunkt ab hat nie mehr jemand etwas von U 47, seinem Kommandanten oder einem Mitglied seiner damaligen Besatzung gehört.

NACHWORT

EINE hervorragende Waffentat des deutschen U-Bootkommandanten" so hat Churchill in seinen Memoiren die Scapa-Unternehmung genannt. Wer Prien kannte, weiß, daß er nicht der „aufgeputzte Nazikapitän" war, den „eine Welle des Glücks empor getragen" hatte. Es war ihm nichts geschenkt worden.

„Was ist Erfolg?" so schrieb er einmal. „Man kann ihn Glück nennen oder Gnade. Das aber, worauf es ankommt, ist, sich selbst vergessen zu können um der Sache willen, der man dient."

Prien und seine Männer waren jung und temperamentvoll genug, sich über die Auszeichnungen und Ehrungen zu freuen, mit denen sie nach der Rückkehr von Scapa Flow empfangen wurden. Aber gegen den „Heldenrummel", den die Kriegspropaganda dann um ihn machte, hat sich Prien gewehrt so gut er konnte.

Nach seinem Tode wurde er wiederum zum Gegenstand politischer Propaganda; diesmal stempelte man ihn zum Märtyrer. Schwindler und Betrüger nutzten das aus.

Von anderer Seite erfolgte der Versuch, die Leistungen Priens und seiner Besatzung dadurch herabzusetzen, daß man den „Uhrmacher von Kirkwall" erfand.

Prien ist tot. Er kann sich nicht mehr selbst wehren. So haben es seine Freunde für ihre Pflicht gehalten, für ihn einzutreten. Nicht der alte „Heldenrummel" sollte neu aufgewärmt werden; das wäre bestimmt nicht im Sinne von Prien. Aber Millionen haben Gerüchte und böswillige Verdrehungen gutgläubig aufgenommen und halten sie noch heute für wahr. Diesen Lügen wollten wir einen wahren Bericht entgegenstellen, der in allen Einzelheiten durch amtliche Dokumente und die Aussagen noch lebender Zeugen gestützt wird.

Dr. Wolfgang Frank Hans Meckel